



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 09 agosto 2020**



Prime Pagine

09/08/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 09/08/2020	8
09/08/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 09/08/2020	9
09/08/2020	Il Giornale Prima pagina del 09/08/2020	10
09/08/2020	Il Giorno Prima pagina del 09/08/2020	11
09/08/2020	Il Manifesto Prima pagina del 09/08/2020	12
09/08/2020	Il Mattino Prima pagina del 09/08/2020	13
09/08/2020	Il Messaggero Prima pagina del 09/08/2020	14
09/08/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 09/08/2020	15
09/08/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 09/08/2020	16
09/08/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 09/08/2020	17
09/08/2020	Il Tempo Prima pagina del 09/08/2020	18
09/08/2020	La Nazione Prima pagina del 09/08/2020	19
09/08/2020	La Repubblica Prima pagina del 09/08/2020	20
09/08/2020	La Stampa Prima pagina del 09/08/2020	21

Primo Piano

09/08/2020	Corriere della Sera Pagina 9 «Ai porti 900 milioni e 850 alle periferie: così rinascono le città»	22
08/08/2020	Ship Mag MIT: 906 milioni di euro per 23 opere. Decreto al via salvo intese	24
08/08/2020	Ship Mag DI Agosto: decontribuzione per le crociere, fondo anti-Covid per il cabotaggio, più soldi ai porti / Il punto	25
08/08/2020	Shipping Italy Decreto Agosto: dal Governo soldi per marittimi, armatori e terminalisti	27

Trieste

09/08/2020	Il Piccolo Pagina 6 Crociere, dilemma adriatico nella ripartenza di Costa	28
------------	---	----

09/08/2020	Il Piccolo Pagina 6		29
«Roma conferma l'importanza del porto triestino»			
08/08/2020	Trieste Prima		30
Porto: in arrivo 40 milioni dal Governo			

Venezia

09/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 2	<i>Alberto Zorzi</i>	31
Mose e laguna, poteri a Roma il gelo di Comune e Regione			
09/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 2	<i>Gloria Bertasi</i>	33
«Ennesimo carrozzone» Ma il Pd esulta: «Nuovo futuro per la nostra città»			
09/08/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 14		34
Mose, contro i poltronifici arriva l' Autorità (e i soldi)			
09/08/2020	Il Gazzettino Pagina 11	<i>NICOLA MUNARO</i>	36
Mose e laguna, tutto in un'Agenzia			
09/08/2020	Il Gazzettino Pagina 26	<i>NICOLA MUNARO</i>	38
Dal Mose al turismo Il piano per Venezia			
09/08/2020	Il Gazzettino Pagina 27		40
Martella: «L' Autorità è una svolta storica»			
09/08/2020	Il Gazzettino Pagina 27		42
I costruttori: «Bene, ma c' è bisogno di poteri speciali anti-burocrazia»			
09/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		43
Consorzio chiuso, Provveditorato addio Gestione del Mose all' Autorità a fine 2021			
09/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 8		45
Ripartono le crociere Venezia resta in dubbio			
09/08/2020	Il Gazzettino Pagina 29	<i>ELISIO TREVISAN</i>	46
Crociere, via libera dal 15 agosto ma le compagnie vanno altrove			
09/08/2020	Il Gazzettino Pagina 29		48
«Bisogna avviare subito i lavori per scavare i canali portuali»			
09/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		49
Via libera alle crociere a partire dal 15 agosto con l' incognita Venezia			
09/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 8	<i>Monica Zicchiero</i>	50
Stop al Gpl, incognita indennizzi «Grave segnale per chi investe»			
09/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 28		51
No al deposito Gpl, il comitato esulta «È una vittoria di tutti i cittadini»			
09/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18		53
I grandi nomi dello sport sono di casa a Malamocco con il gruppo Bevanda			
09/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 28		54
Il nuovo mercato ittico sulle ceneri dell'impianto			
08/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	55
Venezia Port Community: La « dance macabre » sui destini dello scalo			
08/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	56
AdSP MAS ottiene 26 milioni dal Mit per escavi			
08/08/2020	Ship Mag		57
"Continua il balletto sulle sorti del porto, ma ormai è una danza macabra". La denuncia di Venezia Port Community			

Savona, Vado

09/08/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 37	<i>ELENA ROMANATO</i>	58
Costa riparte ma il porto di Savona ha perso 80 scali			

08/08/2020	Savona News		59
Elettrificazione del terminal crociere di Savona, Arboscello (Pd): "La realizzazione di questo investimento diventa il mio preciso impegno"			

Genova, Voltri

09/08/2020	Corriere della Sera	Pagina 5	60
Via alle crociere, la prima salpa il 16 da Genova			
09/08/2020	Il Secolo XIX	Pagina 11	61
I viaggi in crociera ripartono da Genova Una prima mondiale			
09/08/2020	Il Secolo XIX	Pagina 11	63
Termoscanner e tamponi tutti i preparativi sulle banchine			
09/08/2020	Libero	Pagina 6	64
Msc sceglie l' Italia per ripartire			
08/08/2020	(Sito) Adnkronos		65
Msc, il 16 agosto parte da Genova la prima crociera post lockdown			
08/08/2020	Ansa		66
Prima crociera post lockdown, Msc Grandiosa parte 16/8			
08/08/2020	Ansa		67
Porto Genova: con nuova diga avrà banchina unica di 3,2 km			
08/08/2020	The Medi Telegraph		68
Genova sogna la mega banchina di Sampierdarena			
08/08/2020	The Medi Telegraph		69
Porto Petroli Genova, arriva Ravera			
09/08/2020	Il Secolo XIX	Pagina 16	70
Ponte, prorogato lo stato d' emergenza In cassa 80 milioni per l' autotrasporto			

La Spezia

09/08/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 16	72
«Il piano portuale È vecchio deve essere rivisto subito»			
09/08/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 16	73
«Ho dato la vita per l' azienda e in un attimo mi hanno liquidata In porto non c' è più rispetto'			
09/08/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 16	74
«No comment» Roncallo non interviene sulla vicenda			
09/08/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 36	75
La mitocultura in una foto Premiati i migliori scatti			
09/08/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 38	76
La Soprintendenza punta il dito sul verde			

Ravenna

09/08/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 6	<i>ANDREA TARRONI</i>	77
«Rischio Beirut anche a Ravenna?» Ma il nitrato ha agenti anti detonanti				
09/08/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 5	<i>FEDERICO SPADONI</i>	78
I diportisti respingono la diffida «Nei nostri contratti è tutto compreso»				
08/08/2020	RavennaNotizie.it			79
Marendon (LpR): "Porto di Ravenna a rotta di collo. Nessun investimento per risalita"				

Livorno

09/08/2020	Il Tirreno	Pagina 22	80
Darsena Europa la fuga dei privati e i 350 milioni che mancano			

Piombino, Isola d' Elba

09/08/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 11	81
<hr/> Ecoballe, dopo 5 anni inizia il recupero 38 mine ecologiche da disinnescare		
09/08/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14	83
<hr/> Borrelli: «Un' ottima accelerazione Contiamo di farcela entro settembre»		
09/08/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14	85
<hr/> Aperto il Centro operativo sul fronte porto		
09/08/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	86
<hr/> Subacquei e specialisti In 160 per la missione		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

09/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 16	87
<hr/> Covid, guardia alta in porto. «Pronti a nuove misure»		
09/08/2020	Il Resto del Carlino Pagina 6	88
<hr/> Sì alle mascherine per un altro mese Le discoteche restano chiuse		
09/08/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 33	89
<hr/> Il porto pronto a filtro anti febbre su chi sbarca		
08/08/2020	Ansa	90
<hr/> Coronavirus, contagi in calo, +347. Allarme per i focolai		
08/08/2020	TGCom	92
<hr/> Porto Ancona, pronti "filtri" anti-Covid per passeggeri da Croazia e Grecia		
09/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 13	93
<hr/> «Ma la mobilità dolce non basta Servono verde e aree pedonali»		
09/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 13	95
<hr/> Come l' inquinamento impatta sulla salute		
08/08/2020	Centro Pagina <i>ALESSANDRA NAPOLITANO</i>	96
<hr/> Ancona: 40 milioni per il raddoppio Fincantieri e 7 milioni per il tpl		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	97
<hr/> Crociere, a metà mesi si riparte		
09/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	98
<hr/> Navi fumose chiesti maggiori controlli ad Arpa Lazio		
09/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	99
<hr/> Lo scalo rischia il blocco in piena estate		

Napoli

09/08/2020	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 5	<i>Paolo Popoli</i> 100
<hr/> Stretta sui controlli al porto: in pochi con la mascherina		
08/08/2020	Anteprima 24	102
<hr/> Napoli riparte dal mare: previsti interventi per migliorare le spiagge libere		

Salerno

09/08/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 23	<i>Barbara Cangiano</i> 103
<hr/> Assalto ai traghetti folla e assembramenti «Ma regole rispettate»		

Bari

08/08/2020	Bari Today		105
Ripartono le crociere nel Mediterraneo dopo il lockdown covid: da fine agosto partenze da Bari con Msc Magnifica			

Brindisi

09/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33	106
«Nemmeno un euro di fondi al porto» lo sfogo di Titi scatena la polemica			
09/08/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 10	107
Msc cancella gli scali Se ne riparla nel 2021			
09/08/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	109
FRANCESCO RIBEZZO PICCININ Niente fondi per il porto E lo scontro si accende			
09/08/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	111
RIGASSIFICATORE, COSÌ I BRINDISINI PRESERO IN MANO IL PROPRIO DESTINO			

Taranto

09/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 39	113
Lavori alla base navale soddisfatta la Marina			
09/08/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10	114
Ampliamento della Base navale di Mar Grande Soddisfazione espressa dalla Marina Militare			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

09/08/2020	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 8	115
Al porto 50 milioni in zona Cesarini			
09/08/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 17	116
Cinquanta milioni arrivano in extremis per il porto di Gioia			
08/08/2020	Ansa		117
Porti:Catalfamo,dal Piano del Governo 50 mln per Gioia Tauro			
08/08/2020	Il Dispaccio		118
Porto di Gioia Tauro, 50 milioni nel piano di investimenti del Governo			
08/08/2020	Il Lametino		119
Piano di investimenti per i Porti: dal Governo 50 milioni per Gioia Tauro			
08/08/2020	Il Metropolitan		120
Calabria. Porto di Gioia Tauro, Regione ottiene 50 mln da Piano Investimenti Governo			
08/08/2020	Italpress		121
Porto di Gioia Tauro, la Regione ottiene 50 mln dal Governo			
08/08/2020	LameziaClick		122
Porto Gioia Tauro, la Regione ottiene 50 milioni da piano investimenti del Governo			
08/08/2020	Primo Piano 24	<i>PUBBLICATO DA</i>	123
Porto di Gioia Tauro, la Regione ottiene 50 mln dal Governo			
08/08/2020	Stretto Web		124
L' Assessore Catalfamo annuncia: "ottenuto un finanziamento di 50 milioni di euro per il Porto di Gioia Tauro"			
08/08/2020	Zoom 24		125
Porto Gioia Tauro, in arrivo 50 milioni dal piano investimenti Governo			

Olbia Golfo Aranci

09/08/2020	La Nuova Sardegna Pagina 32	126
<hr/>		
09/08/2020	L'Unione Sarda Pagina 38	127
<hr/>		

Cagliari

09/08/2020	La Nuova Sardegna Pagina 4	128
<hr/>		
08/08/2020	Sardinia Post	129
<hr/>		
08/08/2020	Askanews	130
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

09/08/2020	Gazzetta del Sud Pagina 19	131
<hr/>		
09/08/2020	Gazzetta del Sud Pagina 25	132
<hr/>		
08/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 133
<hr/>		

Augusta

09/08/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 19	134
<hr/>		
08/08/2020	Siracusa Live	135
<hr/>		
08/08/2020	Siracusa Oggi	<i>GIANNI CATANIA</i> 136
<hr/>		

Trapani

09/08/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 17	137
<hr/>		

Focus

08/08/2020	Il Nautilus	138
<hr/>		

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



Svolta dopo la sconfitta in Champions. Fuori anche il Napoli Licenziato Sarri, la Juve a Pirlo

di Nerozzi, Tomaselli e Sconcerti da pagina 34 a pagina 39



I vincoli ignorati

ILLUDERSI A COLPI DI BONUS

di Ferruccio de Bortoli

La formula di rito «salvo intese tecniche» lascia aperta una prateria di interpretazioni del Decreto Agosto. Una manovra da 25 miliardi che porta l'ammontare degli interventi di quest'anno a più di 100 miliardi. Di nuovo deficit. E, dunque, di nuovo debito pubblico che Mazziero Research stima a fine anno tra i 2 mila 547 e i 2 mila 577 miliardi. Non stiamo ancora impiegando i sussidi e i prestiti dei piani di emergenza europei. Anche se la sensazione che può ricavare un qualsiasi spettatore del dibattito pubblico, non necessariamente distratto, è che siano già stati incassati. E non vi siano limiti di spesa. Il governo cerca di soddisfare tutte le richieste d'aiuto. Alcune sacrosante e indifferibili a favore di categorie colpite dal virus: dalla proroga della cassa integrazione e della moratoria sui mutui alla dilazione delle scadenze fiscali. Altre un po' meno. Sfugge, tanto per fare un esempio, l'urgenza e l'opportunità di un condono per i concessionari delle spiagge in contenzioso con lo Stato sui canoni demaniali. Nell'abbondanza percepita dei mezzi a disposizione, l'attenzione agli sprechi e alle conseguenze future sulle finanze pubbliche delle varie misure viene meno. Il vincolo di bilancio sembra essere saltato per sempre. Ma non è così.

Il costo di finanziamento del debito supplementare che stiamo accumulando in questi mesi — tenuto basso dagli acquisti della Banca centrale europea — è comunque di mercato.

continua a pagina 22

L'Emilia-Romagna: nuovi focolai causati da ragazzi tornati dalle vacanze. L'esperto: ma sintomi lievi

Virus, allarme giovani

Contagi decuplicati tra gli under 19. L'età mediana scesa da 68 a 39 anni

BOLLE CULTURALI

I messaggi sbagliati di noi adulti

di Antonio Polito

a pagina 3

LA MINISTRA DE MICHELI

«Città più vivibili 850 milioni per le periferie»

di Maria Teresa Meli

a pagina 9

GIANNELLI



Adesso preoccupano i giovani. I casi di Covid tra gli under 19 sono decuplicati. Sebbene con sintomi più lievi. L'età mediana dei positivi scesa a 39 anni.

da pagina 2 a pagina 6

IL COLLOQUIO

Speranza: con il lockdown abbiamo salvato il Paese

di Monica Guerzoni



«Chiudersi tutto ha salvato l'Italia» dice al Corriere il ministro della Salute, Roberto Speranza, e «siamo pronti a un autunno di resistenza». Le scuole? «Devono riaprire il 14 settembre».

a pagina 5

FATTI POSITIVI DIMENTICATI

La pedagogia del negativo che ci conduce all'indifferenza

di Ernesto Galli della Loggia

È permesso — e per giunta proprio all'indomani della commemorazione della strage alla stazione di Bologna — dire che forse c'è qualcosa che non va nel modo in cui la Repubblica ha costruito la sua memoria e ne ricorda gli eventi cruciali? Pensiamoci un attimo. È in sostanza, la nostra attuale, una memoria (e dunque un calendario commemorativo) costituita da quattro segmenti.

1) assassini di singole personalità pubbliche (da Giorgio Ambrosoli ad Aldo Moro, da Walter Tobagi a Giovanni Falcone a tanti altri).

continua a pagina 22

Messina Era scomparsa sei giorni fa con il figlio



Viviana Parisi, 43 anni, con Gioele di 4. La donna sparita a Messina è stata ritrovata morta, si cerca il bambino

Trovata morta la dj Viviana Si cerca il piccolo Gioele

di Salvo Toscano

È di Viviana Parisi il corpo in decomposizione trovato nei boschi dei Nebrodi, a Caronia (Messina). La dj scomparsa lunedì con il figlio Gioele di 4 anni è stata identificata dal marito: aveva al dito la fede nuziale. Intensificate le ricerche del bambino con i cani molecolari.

alle pagine 14 e 15

LE PROTESTE VITTIME E MOLTI FERITI

Scontri a Beirut La folla occupa due ministeri

di Lorenzo Cremonesi

I manifestanti a Beirut urlano «rivoluzione». Sono tanti in piazza. Sassi e lacrimogeni. Occupati due ministeri. Slogan contro il leader di Hezbollah e il presidente Aoun. Il premier: ora voto anticipato. Vittime e molti feriti negli scontri.

DOPO LA TRAGEDIA

È un popolo allo stremo (Ma ce la farà. E sarò lì)

di Mika



La lettera del cantante Mika alla sua Beirut. «Domani ti risolleverai come hai sempre fatto. La musica tornerà a risuonare dalle finestre. E io sarò lì».

a pagina 11

PADIGLIONE ITALIA

di Aldo Grasso

LE TEORIE SBILENCHÉ DEL LEGHISTA CALDEROLI

Il senatore della Lega Roberto Calderoli ha una strana teoria sulla doppia preferenza di genere e l'ha voluta spiegare nell'aula del Senato durante un dibattito sulle misure per attenuare lo squilibrio tra eletti maschi ed elette femmine. Ecco le sue parole: «La doppia preferenza di genere danneggia il sesso femminile perché normalmente il maschio è maggiormente infedele del sesso femminile... il maschio solitamente si accoppia con quattro cinque rap-



La tesi Gli uomini sono infedeli, e questo consente loro di avere più voti

presentanti del gentil sesso, cosa che la donna solitamente non fa. Il risultato è che il maschio si porta il voto di quattro cinque signore, e le signore si ripartiscono e non vengono elette». Applausi dalla parte destra dell'emiciclo. Teoria sessista? Frase infelice? Porcellum bis? Analisi avventata, come quelle a cui il senatore ci aveva abituati in passato? Bisognerebbe chiederlo a sua moglie, l'europarlamentare leghista Gianna Gancia. Probabile che lo as-

solve perché, intanto, la bêtise è diventata condizione umana, benzina psichica.

Alla stupidità abbiamo tutti sacrificato qualcosa di essenziale; chi più, chi meno. La stupidità infatti è connessa al mondo del pensiero ma lo è ancora di più a quello della comunicazione: se avessimo scarse possibilità di esprimerci resterebbe confinata al carattere di certe idee. Così, invece, ha moltiplicato le occasioni per realizzarsi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE DUE AMICHE E L'INCIDENTE

«Viva grazie a lei, ora cerco i fondi per farla rialzare»

di Giusi Fasano



Giulia salva Chiara: un'auto stava per investirla, ma perde una gamba. Ora l'amica lancia una raccolta fondi: «Così la aiuterò».

a pagina 17

Maurizio de Giovanni
Il concerto dei destini fragili
Romanzo
CORRIERE DELLA SERA
in libreria e in edicola

00809
9 771120 498009





Cent'anni fa nacque Enzo Biagi: rivoluzionò il telegiornale, subì l'“editto bulgaro” di B. e dopo 5 anni tornò in tv senza compromessi. Altri tempi



Domenica 9 agosto 2020 - Anno 12 - n° 219
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

- SECONDA ONDATA**
Terapie intensive
Le Regioni ora sono in ritardo
PALOMBI A PAG. 4
- CSM, PARLA BONAFEDE**
“Con la nostra riforma, niente più spartizioni”
DE CAROLIS A PAG. 7
- L'ETERNA INCOMPIUTA**
Al Mose chiude il poltronificio: arriva l'Autorità
PIETROBELLI A PAG. 15
- FENOMENI DI STRADA**
Risse alla romana
colonna sonora tra social e alcol
BISBIGLIA E RODANO A PAG. 8 - 9
- DOPO L'ESPLOSIONE**
Rabbia e botte: Beirut in piazza contro la casta
IACCARINO E ZUNINI A PAG. 16 - 17

Mannelli



DA CODOGNO AL LOCKDOWN Cose fatte, dette e contraddette
Contagi e zone rosse, la vera storia. A prova di smemorati

■ Cronologia degli eventi che sconvolsero il nostro Paese: da Wuhan e le “polmoniti a causa ignota” di gennaio a quando il premier Conte mise l'intera Italia in quarantena



GIARELLI, MILOSA E OLIVA A PAG. 2 - 3

Menzognavirus

Marco Travaglio

A che serve l'autonomia regionale sulla sanità, oltre a fare danni? A garantire, in caso di emergenza, informazioni e decisioni immediate senza allungare la catena di comando fino a Roma. Il 21 febbraio, quando esplose il primo focolaio a Codogno (Lodi), il sindaco e quelli dei 9 limitrofi chiedono subito la zona rossa, la Regione li appoggia e il governo la dispone. Lì e in quello del secondo focolaio: Vo' Euganeo (Padova). Tipica restrizione che investe più Regioni e dunque spetta al governo, in base alla legge 833/1978 che assegna quel potere emergenziale ai sindaci (per aree di un solo Comune), ai presidenti di Regione (aree multicomunali) e al governo centrale (aree multiregionali). L'indomani, 22.2, esplose il terzo focolaio, il secondo targato Lombardia: l'ospedale di Alzano (Val Seriana, Bergamo). Ma, guarda un po', viene gestito all'opposto degli altri due: l'ospedale viene riaperto in poche ore per ordine dei vertici sanitari regionali, senza sanificazione, contro il parere dei medici; né il sindaco di Alzano né quelli dei Comuni vicini chiedono la zona rossa; la Regione non la dispone (pur avendone il potere e anche il dovere), non la chiede al governo, anzi la esclude esplicitamente. Anche nei giorni seguenti, quando i contagi galoppavano verso Bergamo. Nessuno dà l'allarme, anzi tutti - dall'assessore Giulio Gallera in giù - minimizzano. E dire che il 23.2 il presidente Attilio Fontana - come rivelato ieri dal Fatto - si fa conferire il potere speciale (in aggiunta a quello di legge) di disporre zone rosse: “Il Presidente della Regione Lombardia, sentito il Ministro della Salute, può modificare le disposizioni di cui alla presente ordinanza (quella che elenca i 10 comuni lodigiani cinturati, ndr) in ragione dell'evoluzione dell'epidemia”. Firmato: Fontana e Speranza. Ma poi Fontana non allarga la zona rossa agli altri 10 comuni lodigiani infetti, né alla Val Seriana. E non chiede al governo di farlo: l'archivio Ansa non riporta una sola sua dichiarazione su Alzano. Ne parla Gallera, che oggi racconta di aver chiesto la zona rossa in Val Seriana. Balla totale: “Stiamo guardando con attenzione alla zona di Alzano, ma non c'è nessuna ipotesi di nuove zone rosse” (27.2); “Nuove zone rosse non sono all'ordine del giorno. Non riteniamo di gestire con ipotesi di zona rossa quella zona lì” (28.2); “La situazione nella Bergamasca rimane stabile... Non c'è nessuna idea di costruire zone rosse, restano quelle che sono, l'abbiamo condiviso col governo” (29.2); “Ad Alzano c'è un numero di casi importante, la strategia che abbiamo deciso, più che fare un'altra zona rossa, è isolare tutti i contatti diretti e i positivi asintomatici” (2.3).
SEGUE A PAGINA 24

1 MILIONE (SU 49) UN'ALTRA SEGNALAZIONE DI BANKITALIA
12 “bonifici sospetti”
DALLE CASSE DELLA LEGA



LA CACCIA AL TESORO
STRANI VERSAMENTI
ALL'IMPRENDITORE DETTO
“THE KING”. CI GUADAGNA
IL COMMERCIALISTA
SALVINIANO DI RUBBA

VERGINE A PAG. 5

La cattiveria

Ieri era il compleanno di Conte. Ma il regalo di Salvini dell'anno scorso è inarrivabile

WWW.SPINOZA.IT

» PICCOLI CLASSICI Racconti estivi
Miranda all'ora del tè
sogna in un frutteto

» Virginia Woolf

Miranda dormiva nel frutteto, coricata su una sdraio sotto il melo. Il libro le era caduto nell'erba e il suo dito sembrava ancora indicare la frase “Cepays est vraiment un des coins du monde où le rire des filles éclate le mieux...”, come se si fosse addormentata proprio lì. Gli opali che aveva al dito si accendevano di verde, si accendevano di rosa, e ancora si accendevano d'arancio.

A PAG. 19

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Stellette al ballo a pag. 10
- Colombo L'Italia e gli italiani a pag. 11
- Mazzetti Biagi, schiena dritta a pag. 14
- Mercalli Baghdad ora brucia a pag. 11
- Luttazzi La semiotica ci serve a pag. 18

VALENTINA CERVI

“Il film sulle corna e la mia fotografia su un cruciverba”



FERRUCCI A PAG. 20 - 21

DOPO LA DISFATTA IN CHAMPIONS

Agnelli caccia via Sarri: Juve già in mano a Pirlo

BECCANTINI A PAG. 22





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI
Anno XLVII - Numero 189 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 | Giornale (ed. nazionale)

FRA VIRUS E CRISI

CONTE AGLI SGOCCIOLI

Svelati ritardi e bugie sulle zone rosse e il Sud chiede i danni per il lockdown
Il Pd torna a pensare a Draghi. A un anno dal Papeete, il premier è in crisi

GUIDA PER OTTENERE I BONUS (MA I FONDI SONO FINITI)

di Alessandro Sallusti

Un anno fa di questi giorni si consumava lo strappo nel governo tra Matteo Salvini e gli alleati grillini. Per un attimo il leader della Lega pensò di poter svoltare, andando a votare forte del trenta e passa per cento che i sondaggi gli accreditavano. Ma l'attimo durò per l'appunto un attimo, fu da subito chiaro anche a lui che nessuno, ma proprio nessuno, aveva intenzione di consegnargli le chiavi del Paese mettendo fine anticipatamente alla legislatura. Non si andò a votare e nacque quel papocchio che ancora oggi ci governa a colpi di «salvo intese», cioè non governa un bel nulla ma tira solo a campare.

Si è discusso molto se Salvini abbia fatto bene o male a rompere rimanendo con il cerino in mano. I più, anche nel suo mondo, ritengono che fu un clamoroso sbaglio, figlio di inesperienza, di un eccesso di esuberanza e di sicurezza e, perché no, di arroganza. Ma i più dimenticano che la Lega non aveva i numeri parlamentari, né gli appoggi internazionali, per provare a incidere davvero sull'azione di governo e che - barattate con successo le tre cose su cui aveva costruito il suo successo (legge Fornero, decreti sicurezza e legittima difesa) - nulla avrebbe potuto più chiedere e tantomeno ottenere.

Salvini insomma, di lì a poco sarebbe diventato l'utile idiota di Conte e di Di Maio, che avrebbero comunque addebitato a lui l'inevitabile paralisi del governo e del Paese. Cos'altro fare quindi se non saltare il banco, sperando in un colpo di fortuna in grado di rimetterlo prima o poi in gioco in posizione preminente?

Certo, il tempo in questo caso non gioca a suo favore, ma chi lo mise in quelle condizioni (i Cinque Stelle) e chi ne prese il posto (la sinistra) non godono certo di grande salute. I grillini addirittura si sono persi metà del consenso e pure la strada. Salvini a mio avviso non ha quindi sbagliato la mossa agostana del Papeete, semmai qualche sbaglio lo ha fatto da allora a oggi. E il più grande di tutti è stato quello di arroccarsi sulle posizioni della sola Lega, quando avrebbe potuto lavorare con maggior convinzione per allargare la sua leadership su tutto il centrodestra, anche e soprattutto in chiave europea.

Il Papeete mise giustamente fine al disastroso governo Conte uno. Nessun rimpianto, anzi un grazie. Per il Conte 2 i lavori sono a buon punto.

servizi da pagina 2 a pagina 9

BATELLI GUIDA LE POLITICHE UE

Il grillino con la terza media che gestirà il Recovery fund

Domenico Di Sanzo

a pagina 6



MUSICISTA A TEMPO PERSO Il deputato M5s Sergio Battelli

IL DL AGOSTO AI RAGGI X

ZERO INVESTIMENTI STRUTTURALI TANTA SPESA, NIENTE RIPRESA

di Renato Brunetta

Non capire, sbagliare, arrivare tardi è certamente umano; perseverare, non riconoscere gli errori, incartarsi, è, non tanto diabolico, quanto semplicemente masochista. Con in più un cattivo pensiero. Che invece sia tutto intenzionale, voluto, scientifico, con il solo obiettivo di comprarsi il consenso. In altri termini, non fare le cose giuste, semplicemente perché quelle sbagliate ti fanno salire nei sondaggi, ti danno una effimera ragione, anche se hai torto. Tanto consenso nel breve periodo, in cambio di 100 miliardi di deficit, di maggior (...)

segue a pagina 6

LA RIFORMA ANNUNCIATA DA SPERANZA

Pillola abortiva «facile», scoppia la polemica (e le donne rischiano)

Felice Manti

a pagina 10

I PERSONAGGI

CAMBIO ALLA JUVE

Dalla meteora Sarri alla favola Pirlo

di Tony Damascelli

Lesonero di Sarri appartiene già al passato. Non c'è il tempo per pensare ad errori e omissioni o incidenti di percorso. C'è già il dopo e questo è Andrea Pirlo. La Juventus deve ricominciare da se stessa.



servizi alle pagine 32-33

PARLA MYRTA MERLINO

«Io e Tardelli: l'amore dopo i 50»

di Laura Rio

«Marco Tardelli mi ha aiutato a lasciarmi a n-dare e mi ha addolcita». Myrta Merlino è pronta a tornare con grinta alla guida de L'aria che tira su La7, per un autunno più complicato che mai.



a pagina 16

AMANCIO ORTEGA

I segreti di Zara magnate fantasma

di Roberto Pellegrino

Nemmeno la pandemia che sta erodendo l'economia mondiale riesce a mandare al tappeto Mr Zara alias don Amancio Ortega Gao-na che, a dispetto dei suoi 56 miliardi di patrimonio personale grazie al colosso del tessile Inditex, è soprannominato peniques, spiccioli.



a pagina 18

IL CADAVERE DI VIVIANA A 500 METRI DA DOVE SPARÌ

Trovata morta la Dj, corsa a cercare il figlio

Corpo irriconoscibile, decisivo l'anello. Di Gioele nessuna traccia

Valentina Raffa a pagina 14

L'articolo della domenica

di Francesco Alberoni

Perché c'è bisogno di un'identità anche per innamorarsi

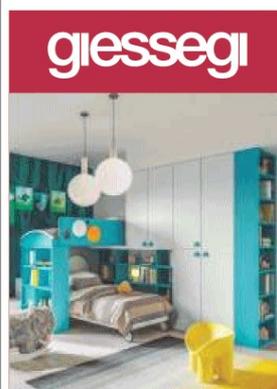
Tempo fa non lontano da casa mia c'era un fornaio che faceva ogni giorno un pane buonissimo. Tutta la gente dei dintorni lo conosceva e lo apprezzava. Ogni giorno noi tutti andavamo a comperare questo stupendo pane di cui lui era l'orgoglioso artefice. E possiamo dire che ogni giorno si compiva il miracolo, come fa l'artista, che non ti dà mai la cosa identica ma la ricrea ogni volta da capo. Ricordo che di un prestigio analogo godevano altri negozi, per esempio una pasticceria, una macelleria, una salumeria dove l'abilità dell'artigiano richiede-

va la scelta del miglior fornitore, del miglior animale, del miglior taglio. Per cui alla fine forniva al cliente qualcosa di pregiato.

Questo tipo di lavoro, in cui impieghi la tua esperienza, la tua abilità ma anche il tuo ingegno e la tua volontà, genera un prodotto che è l'espressione di te stesso e porta di conseguenza il tuo nome: il pane di X, i dolci di Y, i vestiti di H. E quel nome diventa un marchio, un'identità.

Nel mondo lavorativo moderno non puoi più produrre (...)

segue a pagina 15



IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPECIALLY IN ARIANROSE - DAL 2000 SOTTO IL DIRIGIMENTO DEL C.T. GIO. MANNO



IL GIORNO

DOMENICA 9 agosto 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

Codogno, Mattia è stato il primo malato d'Italia: ho rifiutato lo psicologo

«Ma quale paziente uno Il Covid non è colpa mia»

D'Elia a pagina 5



Acquisti, sconti e bonus: le novità

La nostra guida al Decreto Agosto. Aiuti per i ristoranti. A chi paga col bancomat saranno restituiti fino a duemila euro
Il meccanismo che blocca i licenziamenti. Virus, contagi in calo. Da domani la selezione dei volontari italiani per il vaccino

Servizi
da p. 6 a p. 9

Scelte insufficienti

Non si riparte a suon di sconti e senza strategie

Sandro Neri

Le misure anticovid previste dallo stato d'emergenza, col Decreto Agosto, sono state prorogate al 7 settembre. L'escalation dei contagi continua, anche se il numero dei ricoveri e delle vittime si riduce ancora. In questo contesto diventa importante chiarire le presunte, effettive responsabilità del governo nei giorni più drammatici dell'emergenza. Quel periodo cioè, a cavallo fra febbraio e marzo, quando il virus uccideva centinaia di persone in Lombardia. La decisione sulla creazione della zona rossa ad Alzano Lombardo e Nembro spettava al governo ed era stata raccomandata dal Comitato tecnico scientifico.

Continua a pagina 12

IL CORPO DELLA MAMMA RICONOSCIUTO DALLA FEDE NUZIALE SI INDAGA PER CAPIRE SE IL FIGLIETTO FOSSE DAVVERO CON LEI



Femiani a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

Il furto in casa Ecclestone: la banda incastrata da un cellulare

Consani nelle Cronache

Milano

Bambini usati per chiedere la carità in strada

Vazzana nelle Cronache

Milano

Tornano i voli diretti con l'Elba

Pellegatta nelle Cronache



Dopo l'eliminazione in Champions

Terremoto Juventus Pirlo al posto di Sarri

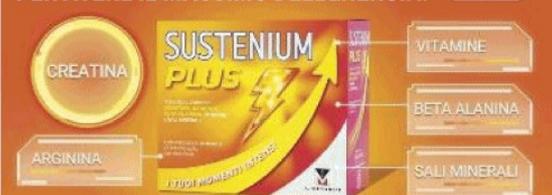
Servizi nel QS



Danza sfrenata in divisa e con le armi a tracolla

«Marinai, si balla» Ufficiale donna nei guai

Jannello a pagina 17

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.





Alias Domenica

CLASSICS Nella miniera degli antichi con Seamus Heaney e i modernisti; Enea/Carracci; S. Agostino/Caproni; Saffo/Durrell; Apollo/Kounellis



Culture

INCONTRI Parla Guy Gunaratne, autore di «La nostra folle, furiosa città», tuffo nelle culture urbane Guido Caldiron pagina 10



Intervista

I CRIMINI DI URIBE Julián Martínez, autore della webserie «clandestina» sull'ex presidente colombiano Federico Larsen pagina 11

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

DOMENICA 9 AGOSTO 2020 - ANNO L - N° 190

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



Gli scontri ieri a Beirut foto di Hassan Ammar/Ap

La rivolta di Beirut

Nella capitale libanese a esplodere ora è la protesta contro il governo, ritenuto il vero responsabile della strage di martedì. Assalto ai ministeri, edifici in fiamme. Morto un agente, centinaia i feriti. Il premier Diab: voto anticipato. E ancora si cercano i dispersi pagine 2, 3

all'interno



Migranti e Covid Nei centri chiusi aumentano i rischi di contagio

Sono 14.832, arrivati in Italia da gennaio e uno su 80 è positivo al Coronavirus. Ma per Matteo Salvini ci sono «15 mila balordi che sono in giro per l'Italia a diffondere il virus»

MARINA DELLA CROCE PAGINA 7

Sciaccali e «untori» Basta con l'isolamento di massa

FILIPPO MIRAGLIA*

Navi quarantena e grandi centri, pieni ben al di sopra la loro capienza: Udine, Lampedusa, Porto Empedocle, Messina... Per la gestione dell'accoglienza di stranieri, potenziali richiedenti asilo, il governo sembra intenzionato a mettere in campo soluzioni sbagliate dal punto di vista della gestione, e politicamente controproducenti. Se si trasferiscono in una nave centinaia di persone e alcune risultano positive al covid 19, il rischio di moltiplicare il contagio è enorme. Lo abbiamo visto nei mesi della pandemia. La soluzione è sempre distanziare, non concentrare.

— segue a pagina 7 —

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELLA SVIMEZ, ADRIANO GIANNOLA

«No ai licenziamenti, investire al Sud»

■ A causa della pandemia il Mezzogiorno perderà solo quest'anno 380 mila posti di lavoro, secondo le stime Svimez. «Le imprese dicono che il blocco dei licenziamenti ingessa l'economia, mi sembra un argomento pretestuoso - spiega Giannola - Un punto così delicato va discusso con governo e sindacati». Il ministro Provenzano ha fatto inserire nel dl Agosto il taglio del 30% dei contributi previdenziali per le imprese del Sud: «Una misura necessaria che va letta per quello che rappresenta: è una manovra difensiva, non è detto che generi nuova occupazione. Visto quello che è successo con la crisi del 2007, quando il Sud perse il 30% della capacità produttiva, adesso si cerca di consentire alle imprese esistenti di reggere. Al Mezzogiorno servono investimenti pubblici subito». POLICE A PAGINA 4

■ Una faticosa mediazione tra le correnti, poi l'Anm diffonde una nota di sostanziale apprezzamento della riforma del Csm. Critiche sul residuo sorteggio. Più luci che ombre anche per la corrente di sinistra Area, mentre Magistratura democratica è molto dura: salvi i vizi del sorteggio. FABOZZI A PAGINA 5

GIUSTIZIA

Csm: l'Anm «apprezza» Bonafede

■ Una faticosa mediazione tra le correnti, poi l'Anm diffonde una nota di sostanziale apprezzamento della riforma del Csm. Critiche sul residuo sorteggio. Più luci che ombre anche per la corrente di sinistra Area, mentre Magistratura democratica è molto dura: salvi i vizi del sorteggio. FABOZZI A PAGINA 5

GOVERNO CONTRO SOLINAS Il paesaggio sardo è un bene nazionale



■ Il consiglio dei ministri impugna la revisione del piano paesaggistico regionale e la proroga del piano casa: le due leggi invadono la potestà esclusiva dello stato, che rivendica la sua competenza sulla tutela del paesaggio. La parola passa ora alla Corte costituzionale. COSTANTINO COSSU A PAGINA 6

Edilizia senza inibizioni Una figuraccia che si poteva evitare

SANDRO ROGGIO

La maggioranza sardo-leghista che governa la Sardegna ha confermato, nei mesi scorsi, la volontà di dare la spallata al Piano paesaggistico regionale del 2006. Solinas & C. lo avevano annunciato continuamente, in ogni fase della campagna elettorale. — segue a pagina 6 —

L'ANNUNCIO DI SPERANZA «Ru486 in day hospital», l'Umbria si «adeguа»



■ Il ministro della Salute Speranza riceve il sì del Consiglio superiore di sanità all'uso del farmaco abortivo Ru486 in regime di day hospital e fino a 9 settimane, e annuncia l'aggiornamento delle linee guida della legge 194 per allineare l'Italia all'Europa. La governatrice umbra Tesei si «adeguа». MARTINI A PAGINA 7

all'interno

Usa-Covid 19 Per i test consorzio di sette governatori bipartisan

MARINA CATUCCI PAGINA 8

Amnesty Tweet ad Al Sisi per la liberazione di Zaki

E. N. PAGINA 8

Juventus Esonerato Sarri, dalla rivoluzione all'incubo

LUCA PISAPIA PAGINA 12

BIELORUSSIA Elezioni presidenziali in un vicolo cieco



■ Alta tensione a Minsk, le opposizioni con la candidata Tikhonovskaya sfidano il padre padrone Lukashenko che vuole un sesto mandato. Ma ora - in conflitto con Putin - è impopolare per la pessima gestione del covid 19 e per la repressione. Il risultato è «scontato», ma è pronta la protesta. YURI COLOMBO A PAGINA 8

00809 9 770223 2130303





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 219 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 682/96

Fondato nel 1892



Domenica 9 Agosto 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Libano
Polveriera Beirut la folla assalta i palazzi del potere
Ventura a pag. 9



Napoli
La tragedia di Maja travolta a 15 anni «Semafori spenti»
Chiapparino e Del Gaudio a pag. 11



Catania, il giallo
Il corpo della dj nel burrone non si trova il figlio di 4 anni
Sirignano a pag. 10



Alzano, i dati del virus falsati e le due verità del premier

Bergamo, a marzo indicati meno contagi Ricciardi (Cts): «Troppo facile parlare ora ma la Lombardia non andava riaperta»

Dati falsati, a marzo, per i focolai di Alzano e Nembro. Indicati 300 contagi in meno dalla Regione al Cts. Il premier Conte ha presentato una memoria ai pm, però corregge il tiro. Intanto Walter Ricciardi, del Cts, al «Mattino»: «La Lombardia non andava riaperta».
Conti, Guasco, Evangelisti, Pirone e Vazza da pag. 2 a 5

Le interviste del Mattino

D'Amato: «Il Nord è saturo bisogna puntare sul Sud»

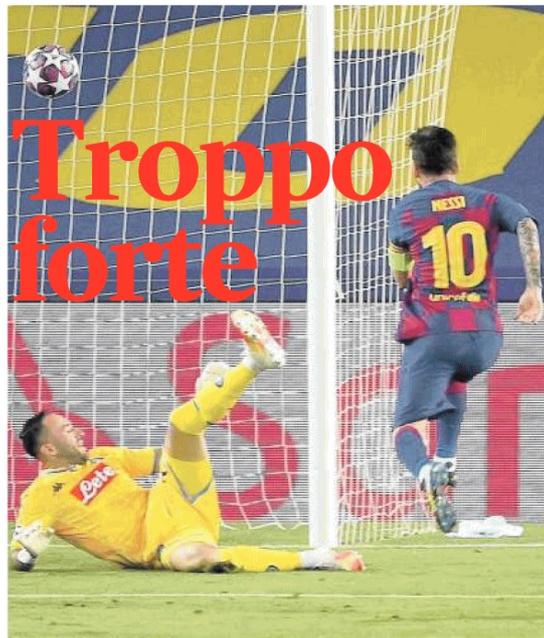
Nando Santonastaso

«La fiscalità di vantaggio per le aziende che operano al Sud è solo il primo, importante tassello di un Piano più complessivo che deve puntare al rilancio degli investimenti e della competitività del Mezzogiorno, fondamentale per rimettere in moto tutto il Paese». Parola di Antonio D'Amato, ex presidente di Confindustria, che con «Il Mattino» analizza gli scenari socio-economici per il Mezzogiorno ed il Paese nella fase Post Covid». «Per ricostruire l'Italia e riequilibrare il rapporto tra debi-



to pubblico e Pil - continua - bisogna riattivare la capacità di crescita del Sud. Basta dare uno sguardo ai dati sull'occupazione per non avere dubbi: al Sud il tasso di occupazione non supera il 43% contro il 68-70% del Settennario e una media nazionale del 58%. Queste statistiche pre-Covid testimoniano nella loro gravità il paradosso italiano: il Nord è ormai saturo e la sua capacità di crescita incrementale non può che essere marginale laddove il Mezzogiorno ha ancora un enorme potenziale di sviluppo che è indispensabile realizzare».
A pag. 7

Champions Gattuso: «Mezzora male, poi tante occasioni»



Messi stellare, Napoli fuori

L'invitato a Barcellona Pino Taormina con Ciriello, Majorano, Trieste e Ventre da pag. 14 a 17

Il punto

SQUADRA DA EUROPA È SOLO UN ARRIVEDERCI

Francesco De Luca a pag. 39

La maledizione della Coppa

La Juventus caccia Sarri per il "debuttante" Pirlo

Buffoni, Majorano e Taormina a pag. 19

Il racconto
Pensieri d'alta quota con la donna cannone



Diego De Silva

La mia vicina di posto è debordante e se ne vergogna. Detesta il suo corpo, ne è invasa. È compressa in una rigidità che le affatica il respiro, ma il timore d'invasione il mio spazio giustifica lo sforzo a cui s'è costretta da quando siamo saliti sull'aereo (...).

A pag. 12

CantaCampania

«Scalinatella» e quel derby tra Capri e Positano



Pietro Gargano

«Scalinatella / longa / strettulella / strettulella, / addò sta chella / nammuratella?». Parole brevi, l'una dopo l'altra come gradini. Fu un grande successo, «Scalinatella», girò il mondo. (...)

A pag. 33

La coesione nazionale

La vera lezione della Cassa Mezzogiorno

Romano Prodi

Domeni si compiono i settant'anni dalla creazione della Cassa del Mezzogiorno. L'impegno di ricordare quest'avvenimento non nasce dalla semplice nostalgia per le speranze che il nostro Paese si poneva per unificare realmente il Paese nel lungo periodo della ricostruzione. Il ricordo deve invece servire per farci riflettere.

Continua a pag. 39

La scossa del lavoro

Perché la Ue non può dire no a Provenzano

Gianfranco Viesti

Con l'articolo 25 del decreto agosto è stata appena varata una norma che prevede la fiscalizzazione del 30% degli oneri contributivi per tutti i lavoratori dipendenti del Mezzogiorno; norma permessa dalla sospensione del quadro giuridico sugli aiuti di stato decisa dalla Commissione Europea fino alla fine dell'anno.

Continua a pag. 39

caffè **motta**
facile farlo buono

IL GUSTO CHE NON PASSA INOSSERVATO.

caffemotta.com





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142-N°219 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Domenica 9 Agosto 2020 • ss. Fermo e Rustico

IL GIORNALE DEL MATTINO

commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il libro
"Twilight"
atto quinto,
il vampiro
si scopre fragile
Musolino a pag. 17

L'intervista
Baby K, star
su YouTube
«Ma ora
voglio un disco»
Marzi a pag. 21



Napoli eliminato
Champions fatale
La Juve esonera
Sarri e chiama
Andrea Pirlo
Nello Sport



Il Messaggero
GOAL!
ilmessaggero.it/sport

I 70 anni della Casmez
Una lezione
dal passato
per salvare
il nostro Sud

Romano Prodi

Domani si compiono i settant'anni dalla creazione della Cassa del Mezzogiorno. L'impegno di ricordare quest'avvenimento non nasce dalla semplice nostalgia per le speranze che il nostro Paese si poneva per unificare realmente il Paese nel lungo periodo della ricostruzione. Il ricordo ci deve servire per riflettere se ci sia oggi la possibilità di mettere in atto un progetto che, senza ripetere il passato, cerchi però di rinnovare la speranza di riprendere il cammino dello sviluppo, nei confronti del quale il contributo del Mezzogiorno è insostituibile.

In riferimento al passato mi limito a ricordare (come già ha perfettamente illustrato Gianfranco Viesti su queste colonne) che nei primi 25 anni della sua vita la Cassa del Mezzogiorno non solo ha contribuito a costruire il più lungo periodo di sviluppo del nostro Paese, ma ha posto in essere le condizioni perché il reddito pro capite del Sud si avvicinasse a quello del Nord. Caso purtroppo unico nel nostro dopoguerra: oggi la distanza è ritornata ad essere quella del lontano 1950.

Certo nemmeno allora si trattava di un periodo d'oro: basti pensare all'emigrazione, alle debolezze del processo di industrializzazione e, come riconosciuto dagli stessi protagonisti, all'insufficiente attenzione nei confronti della coesione sociale e della preparazione delle risorse umane.
Continua a pag. 25

Alzano, dati falsati sui contagi La doppia versione di Conte

►La Lombardia comunicò 200 positivi in meno. E non ci fu la chiusura Premier in trincea ma maggioranza divisa. Iv: ora commissione d'inchiesta

Spostamenti ridotti rispetto al passato. A Roma negozi aperti



Auto in fila sulla Roma-Napoli durante l'esodo di ieri (foto NSA/MASSIMO PERRICCI)

Un esodo d'agosto solo a metà le città non chiudono per ferie

Fabio Rossi

Caos in autostrada ma le città restano aperte. Solo due weekend da bollino nero: vacanze solo a Ferragosto.
*A pag. 13
Arnaldi a pag. 13*

L'estate di una volta

Quando il Tevere era il nostro mare

Enrico Vanzina

Cera da aspettarlo. Il Ferragosto romano pagherà debbita alla pandemia (...)
Continua a pag. 25

Attivato il fondo Sure
Disoccupati,
l'Italia chiede
alla Ue i primi
28,5 miliardi

ROMA L'Italia si muove per chiedere all'Europa sostegno contro i rischi di disoccupazione prodotti dall'emergenza Covid. E in questo modo inizia ad accedere agli strumenti di solidarietà Ue. Il Governo italiano chiede di poter accedere alle risorse di Sure nella misura di 28 miliardi e 492 milioni di euro, un importo giustificato dalle misure che sono state messe in campo per tutelare i redditi dei lavoratori durante la crisi.
Di Branco a pag. 9

ROMA Alzano, dati falsati sui contagi. La Lombardia comunicò 200 positivi in meno e non ci fu la chiusura. La doppia versione di Conte. Il Premier ora è in trincea, maggioranza divisa. Italia viva: ora commissione d'inchiesta.

Conti, Guasco
Evangelisti, Mozzetti
e Pirone da pag. 2 a pag. 6

Impresa e digitale: arriva il bonus per le casalinghe

►Tre milioni per il 2020 nel decreto "agosto"
Obiettivo: rafforzare le competenze femminili

ROMA È una delle novità contenute nel decreto agosto: il fondo per la formazione delle casalinghe, con una dotazione di 3 milioni annui. Gli ambiti dei corsi saranno soprattutto quello digitale e quello finanziario. La ministra per le Pari Opportunità, Elena Bonetti: «L'obiettivo è favorire l'acquisizione di nuove competenze e l'accesso a opportunità culturali e lavorative».

Acquaviti e Venturi
a pag. 14

Le donne del Sud
Un'occasione
per colmare il gap
con il Mezzogiorno

Maria Latella

Casalinghe disperate? Magari casalinghe informatizzate, che sarebbe anche meglio.
Continua a pag. 25

Il corpo di Viviana Parisi trovato in un bosco del Messinese La mamma dj è morta, giallo sul figlio

PALERMO Il corpo tra la boscaglia. Rivolto a terra. Il volto irriconoscibile. E la conferma. È di Viviana Parisi, la donna scomparsa il 3 agosto insieme al figlio di 4 anni, il cadavere trovato dai vigili del fuoco ieri mattina a Caronia, nel Messinese. Addosso un paio di Adidas bianche, pantaloncini jeans e una canottiera; indumenti "compatibili", avevano detto gli inquirenti. Poi la certezza: la fede nuziale al dito, che ha spazzato via gli ultimi dubbi. Resta il drammatico giallo sulla sorte del bambino, Gioele, visto allontanarsi dall'autostrada insieme alla madre.

Sirignano a pag. 12



Il piano Ghislaine
«Paris Hilton invitata d'onore in casa Epstein»

Anna Guaita

Aveva 19 anni. Un po' troppo grandicella per i gusti di Jeffrey Epstein. Ma Paris Hilton aveva una pelle purissima. E quando Ghislaine Maxwell la vide a una festa a New York, disse: «Sarebbe perfetta per Jeffrey».
A pag. 11

SAGITTARIO
TORNA IL SORRISO

Buona domenica, Sagittario! Domenica d'agosto, come Ave Ninchi e Aldo Fabrizi in gita a Ostia, fate anche voi qualcosa di simpatico, informale, mostratevi agli altri e a voi stessi più semplici. Come in realtà siete, solo che ultimamente con Venere contro avete anche voi un po' cambiato atteggiamento, modi che non sono da voi. Fuori tutta la passione che brucia nel vostro cuore, l'amore è ritornato! 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 Tuttmercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Studio € 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 Studio € 1,50



il Resto del Carlino

DOMENICA 9 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna e Marche

Stadi e palazzetti aperti ai tifosi, dubbi sulle regole

F. Moroni e Quarta alle pagine 12 e 13



Acquisti, sconti e bonus: le novità

La nostra guida al Decreto Agosto. Aiuti per i ristoranti. A chi paga col bancomat saranno restituiti fino a duemila euro Il meccanismo che blocca i licenziamenti. Virus, contagi in calo. Da domani la selezione dei volontari italiani per il vaccino

Servizi da p. 4 a p. 7

Dal calcio alla politica

L'illusione del Superuomo che salva tutti

Michele Brambilla

Gli italiani - diceva Churchill - perdono le partite di calcio come se fossero guerre, e perdono le guerre come se fossero partite di calcio. Così, nonostante tutti i guai che abbiamo, per l'intera giornata di ieri lo psicodramma nazionale è stato la sconfitta della Juventus, ad opera del modesto Lione, negli ottavi di finale di Champions League. Non s'è parlato d'altro per ventiquattr'ore, e c'è da scommettere che se ne parlerà anche oggi, e pure domani e domani l'altro. Tuttavia, e questo neppure Churchill l'aveva intuito, gli italiani sanno anche trarre, dalle vicende del football, alcuni insegnamenti generali, perfino di politica. Uno me l'ha suggerito ieri il nostro grande Leo Turrini.

Continua a pagina 2

IL CORPO DELLA MAMMA RICONOSCIUTO DALLA FEDE NUZIALE SI INDAGA PER CAPIRE SE IL FIGLIOLETTO FOSSE DAVVERO CON LEI



Femiani a pagina 3

DALLE CITTÀ

Bologna, il rush finale

Grandi pulizie dei portici per l'ispezione dell'Unesco

Rosato in Cronaca

Bologna, ferie al minimo

Ritiro rossoblù: al lavoro a Pinzolo fra due settimane

Servizio in Cronaca

Bologna, crisi Maccaferri

Offerta per Samp Pressing di Emag «Tempi stretti»

Carbutti in Cronaca



Dopo l'eliminazione in Champions

Terremoto Juventus Pirlo al posto di Sarri

Servizi nel QS



Danza sfrenata in divisa e con le armi a tracolla

«Marinai, si balla» Ufficiale donna nei guai

Jannello a pagina 17

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

DentalOne
 Genova Via Donghi 20r
 Via dei Macelli di Scoglia 17r
 www.dentalone.it
 Dat. Vittorio Maggiani iscritto all'ordine dei medici
 chirurghi e degli odontoiatri numero 1710

DentalOne
 Genova Via Donghi 20r
 Via dei Macelli di Scoglia 17r
 Tel. 3297535205
 Dat. Vittorio Maggiani iscritto all'ordine dei medici
 chirurghi e degli odontoiatri numero 1710

DOMENICA 9 AGOSTO 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXXIV - NUMERO 189, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Il Ponte è luce, è un segno forte. Ma ora scegliamo dove andare

Ed adesso? Adesso che c'è, adesso che è lì, bello, così bello da far dire di architettura poetica, adesso che ha finalmente superato brillantemente l'ultimo e più duro collaudo, il peso delle autorità, il peso morto di quelli che contano, hanno contato, vorrebbero contare, il peso della retorica, quanta, ma tanta da sfibrare l'acciaio meglio temprato e sfinare anche l'anima più generosa e grata, adesso che Iddio ha pubblicamente sancito il suo patto di promessa con il suo gesto più grazioso, con l'arcobaleno, adesso che il mondo lo ammira e persino qualcuno ci ammira e forse ci invidia, adesso?

SEGUE / PAGINA 10



IL REPORTAGE

EMOZIONI IN VOLO HA UN NUOVO CUORE LA VITA DI GENOVA

FAGANDINI / PAGINA 7

DALL'UE 28 MILIARDI PER IL LAVORO. IL GOVERNO PUNTA SUL MERIDIONE. LA MINISTRA BELLANOVA: «NON SI VIVE IN ETERNO DI CASSA INTEGRAZIONE»

«Turismo, gli aiuti sono pochi» La Liguria delusa dal decreto

Gli operatori critici: ignorate le difficoltà delle città di mare. Condono alle concessioni balneari

Le misure adottate dal governo con il decreto Agosto sono giudicate una boccata d'ossigeno dagli amministratori e operatori turistici della Liguria. Ma gli aiuti, si lamentano un po' tutti, sono pochi e non riescono a compensare il calo registrato in questi ultimi mesi sulla scia del lockdown imposto dal Covid. L'assessore regionale Berrino sottolinea come siano state ignorate le difficoltà subite dalle città di mare della Liguria. Dall'Ue, intanto, arriveranno 28 miliardi destinati al lavoro. Il governo punta a un piano strutturale per il Sud.

SERVIZI / PAGINE 2-5

TITOLARI DEI BAGNI

Silvia Campese

«Spiagge più moderne investendo sull'innovazione»

Enrico Schiappapietra, presidente ligure dell'Associazione Bagni Marini plaude al condono e assicura il massimo impegno per tenere gli stabilimenti al passo con i tempi: «Punteremo sull'innovazione».

L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL RICONOSCIMENTO

Bruno Viani

Aiuti alle città d'arte, nell'elenco entrano Genova e La Spezia

Genova e La Spezia rientrano nella lista delle 29 "città d'arte" che percepiranno un sostegno economico extra da 500 milioni destinato alle attività «di vendita di beni o servizi al pubblico».

L'ARTICOLO / PAGINA 4



CARLO PIANO / PAGINE 26 E 29

LANCIO DI SASSI E LACRIMOGENI

Inferno a Beirut, assalto ai ministeri e scontri in piazza. Morto un militare

Un cappio l'hanno appeso anche al monumento dei Martiri, nella grande piazza centrale di Beirut, l'epicentro della rivoluzione d'ottobre e adesso della furia incontenibile dei libanesi. È lo slogan della «nuova rivolta», «prepariamo i cappi», «dimettetevi o vi impicchiamo». Poco più su, i manifestanti hanno preparato un lungo patibolo. Alle forche hanno appeso le silhouette di tutti i leader politici, musulmani e cristiani, compresa quella di Hassan Nasrallah, il leader di Hezbollah, e del presidente Michel Aoun. Il «sabato della rabbia» è cominciato già in tarda mattinata, con un corteo chilometrico che si snodava da Mar Mikhail, uno dei quartieri più devastati dall'esplosione del 4 agosto.

STABILE / PAGINA 9

NUOVO BANCO METALLI
INVESTI IN ORO
 Tutela i Tuoi risparmi
 RECUPERO ORO e ARGENTO da privati e aziende
 GENOVA: Via Cornigliano n° 36R - Tel. 010.65.01.501
 ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
 www.banco-metalli.com

LA CLASSICISSIMA DI CICLISMO

Milano-Sanremo rovente Van Aert s'impone in volata



Il belga Van Aert ha vinto in volata la Milano-Sanremo, numero 111, un'edizione unica per la stagione (prima volta in estate), il percorso (la riviera savonese è stata cancellata) e il chilometraggio infinito. Allo sprint ha battuto il francese Alaphilippe, vincitore nel 2019; primo degli italiani Nizzolo. «È stato un successo speciale, sul Poggio avevo un male terribile alle gambe ma ho saputo soffrire».

L'INVIATO ARRICCHIELLO / PAGINE 32 E 33

SVOLTA DOPO IL FLOP IN CHAMPIONS

La Juventus spiazza tutti Addio Sarri, il mister è Pirlo



La Juve ha voltato subito pagina, dopo il brutto flop in Champions e una stagione in cui il bel gioco non si è mai visto. Il presidente Andrea Agnelli ha esonerato in poche ore Maurizio Sarri e ha chiamato, a sorpresa, Andrea Pirlo, che era stato presentato pochi giorni fa come allenatore dell'Under 23. L'addio a Sarri era scontato e la freddezza dei saluti conferma come tra il mister e i bianconeri non ci sia mai stato feeling.

ODDENINO / PAGINA 35

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Gabriele Burgio
«IL TURISMO
IN ITALIA
HA FUTURO SE C'È
UNA STRATEGIA»

di **Lucilla Incorvati** — a pagina 22

Alpiqueur, Gabriele Burgio
dal 2012 è Ceo
e presidente del gruppo



Banca Ifis
Il valore di crescere insieme.
bancaifis.it

Zone rosse, la Lega attacca Conte e Di Maio — p.6 Beirut, rivolta contro Governo ed Hezbollah — p.7 La pandemia accelera il rimpatrio delle imprese — p.8

domenica

I motori della vita
Viaggio alla scoperta dei segreti della pelle

di **Vittorio Lingiardi**
— a pagina 1



lifestyle

Pieds dans l'eau
Il fascino di una tavola vista mare

di **Federico De Cesare Viola**
— a pagina 13

lunedì

#agendaestate
Professionisti e sconti fiscali

NUOVA ENERGIA

RIVOLUZIONE DELL'IDROGENO PRONTA AL VIA

di **Marco Alverà**

Ho riflettuto molto sulle conseguenze di lungo termine del Covid, anche rispetto al grande tema dei cambiamenti climatici. Ci rallenterà, perché avremo altro di cui occuparci?
— Continua a pagina 12

RIFORME

UN PIANO PER L'ITALIA AL 2030

di **Piergaetano Marchetti**

Il volume Italia 2030, proposte per per lo sviluppo, è di bruciante attualità. Raccoglie una serie di studi commissionati nel 2019 da Assolombarda.
— Continua a pagina 12

Al via superbonus del 110%, cessione crediti e sconti in fattura

Il quadro. Arrivano le istruzioni delle Entrate. Niente premio sulle parti comuni se le unità di un edificio sono di un proprietario solo. Nessuna apertura sulle imprese. Cessioni e sconti comunicati al Fisco dal 15 ottobre

Il bonus del 110% ora fa sul serio. Dopo i decreti del Mise è stata la volta del provvedimento delle Entrate sulla cessione dei crediti e lo sconto in fattura e della circolare della stessa Agenzia che ha dato nuovi importanti chiarimenti. Tutto è pronto perché contribuenti, professionisti e operatori possano procedere. Tra i chiarimenti l'esclusione del bonus sulle parti comuni nel caso di edifici di un unico proprietario e le chiusure sui fabbricati d'impresa. In ogni caso le opzioni per la cessione del credito e lo sconto in fattura quest'anno andranno comunicati al Fisco a partire dal 15 ottobre.
— Servizi alle pagine 2-3
Edizione chiusa in redazione alle 22

L'INTERVISTA

Fraccaro: «Non abbiamo più scuse, adesso case a efficienza energetica»

di **Giorgio Santilli** — a pag. 2



Riccardo Fraccaro

Occupazione, l'Italia chiede 28,5 miliardi del fondo europeo Sure

FINANZIAMENTI

L'Italia ha chiesto di accedere ai fondi di Sure per 28,5 miliardi. I ministri dell'economia, Qualitieri del Lavoro, Catalfo, hanno inviato a Bruxelles la lettera con cui il Governo italiano richiede formalmente l'attivazione di Sure, lo strumento messo in campo

dalla Commissione europea per mitigare i rischi di disoccupazione dovuti all'emergenza Covid-19. «Con questo importante strumento, nel segno della solidarietà fra Stati europei, si proteggono i lavoratori e si attenua l'impatto della crisi da Covid-19. L'Europa è più vicina che mai», ha commentato Qualitieri.
Barbara Flammeri — a pag. 6

DALLA DIVISIONE TRA I PAESI ALLA DISTRIBUZIONE DIFFICILE



La corsa alla produzione. I potenziali vaccini sono 160 e di questi 25 sono in fase di studi clinici

Covid, le incognite della corsa al vaccino

Il D-Day del vaccino che dovrebbe salvare il mondo dal Covid-19 potrebbe richiedere la mobilitazione di 8 mila giganteschi aerei, forse anche il doppio. Squadrone come quelli impegnati dagli alleati nel D-Day della Seconda Guerra Mondiale. Gli ostacoli, per aziende e governi, sulla strada della soluzione alla pandemia sono però molti, dalla produzione di massa e conservazione, alla distribuzione. **Valiana** — a pag. 7

Nel Di Agosto dote da 700 milioni per crisi e contratti di sviluppo

INDUSTRIA

Destinati 200 milioni al fondo salva aziende, 60 alla nuova Sabatini

Nel complesso il Decreto Agosto varato dal Governo nella tarda serata di venerdì prevede 700 milioni per il comparto industriale. Suddivisi in differenti poste. Quella preponderante è rappresentata dai 490 milioni per il settore auto. Poi 200 milioni al fondo salva aziende. La nuova Sabatini, per agevolare gli acquisti di beni strumentali, è finanziata da 60 milioni.
Carmine Fotina — a pagina 4

MERCATI DEI CAPITALI

La grande corsa ai bond: ora in cassa liquidità per tre anni

di **Cellino e Longo** — a pag. 9

33%
Il calo per cui si paga ad aprile 2021 eno a novembre

Professioni
Il fatturato in calo rinvia l'acconto

— Servizio a pagina 5



Enrico Pazzali, presidente Fondazione Fiera Milano

L'intervista Pazzali: «Fiere pronte a ripartire»

Laura Di Pillo — a pag. 5

L'ANALISI

Crediti in saldo, una bomba nei bilanci delle banche

di **Marco Onado** — a pagina 9

LETTERA AL RISPARMIATORE

Guala Closures, la scommessa è crescere negli Stati Uniti

Vittorio Carlini — a pag. 10

STRATEGIE

L'EUROPA ALLA RICERCA DEL CENTRO VITALE

di **Sergio Fabbrini**

Ci sono stati passaggi storici durante i quali la società aperta (democrazia liberale ed economia di mercato) è stata sfidata dalla destra (estrema) che dalla sinistra (estrema). In quei passaggi, ha scritto lo storico americano Arthur M. Schlesinger Jr. (in un libro del 1996, "The Vital Center", che ha influenzato generazioni di democratici americani e che oggi ispira i consiglieri di Joe Biden), è stato necessario costruire un «centro vitale» per difendere la società aperta «attraverso la sua riforma». Da noi, la società aperta è premissa dal progetto di integrazione europea, l'unico che è riuscito a mettere in sicurezza le democrazie degli stati europei e l'economia unica cui partecipano. Da questo progetto ad essere oggi sfidato dalle destre (sovraniste), oltre che dalle frange radicali della sinistra (nazionalista) e dai movimenti populistici. Poiché la pandemia ha destrutturato i quilibri istituzionali e sociali, ciò potrebbe costituire un terreno favorevole per quelle destre. I nemici della società aperta hanno sempre usato le difficoltà per fare avanzare la loro agenda: biliberal e nazionalista. Le forze europee hanno risposto alla pandemia, tuttavia tale risposta non ha ancora condotto alla necessaria riforma, sia a Roma che a Bruxelles. Ci vuole un «centro vitale» per farlo. Vediamo meglio. Cominciamo da Roma. Necessariamente, la discussione pubblica si è focalizzata sulle priorità della ricostruzione post pandemica. Legittimamente, è stato criticato il Governo per non avere ancora definito, in modo chiaro e trasparente, la sua strategia, oltre che gli specifici programmi di policy che dovranno essere formalizzati nel programma nazionale di riforme da sottoporre alla Commissione il prossimo mese.
— Continua a pagina 11

MATERIE PRIME

ORO, I RISCHI DELLA FUGA IN AVANTI

di **Marcello Minenna**

Luglio 2020 verrà ricordato per il rally del prezzo dell'oro: +10% con un ritmo di crescita visto soltanto due volte in 40 anni. Questo sprino rafforza un trend positivo cominciato nel marzo scorso, con l'esplosione della crisi pandemica.

Dall'inizio dell'anno la performance del metallo giallo si attesta su un +30%, con il raggiungimento dei massimi storici oltre la soglia dei 2.000 dollari per oncia. Si tratta di una classica corsa speculativa tipica della commodity? Certo nelle onde speculative del passato (nel 1980 e nel 2011) dopo una crescita vertiginosa e un classico doppio picco si è verificata una correzione a livelli notevolmente più bassi. D'altronde l'emergenza pandemica, assieme alla violenta recessione globale e al rinfocolarsi delle tensioni geopolitiche tra Stati Uniti e Cina rendono l'oro una scelta appetibile come safe asset.
— Continua a pagina 10





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 9 agosto 2020
Anno LXXVI - Numero 219 - € 1,20
Santa Teresa Benedetta della Croce

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

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

Il governo cambia la disciplina dell'interruzione di gravidanza: possibile in tempi più lunghi e senza ricovero
Così la sinistra trasforma un dramma in un piccolo mal di testa: prendi una pastiglia e va via il problema

Abortire in un momento

Il Tempo di Osho

Affido condiviso Cav-Pascale per la famiglia Dudù



"Te l'ha fatti fare i compiti tu padre?"

Di Majo a pagina 8

DI FRANCESCO STORAGE

Aborto a chilometro zero. Tra le mura di casa. Sola. La chiamano libertà. Così la battezzano - perché almeno la parola resta in vita - il ministro Roberto Speranza e la solita compagnia di giro che inneggia alla morte sbrigativa. Da primato olimpico. L'ulteriore allargamento dell'aborto chimico rappresenta una cinica mossa politica. Si baratta il feto con il voto. Ma c'è anche chi si alza in piedi (...)

segue a pagina 3

Poltrona traballante

Un ministro al capolinea Gualtieri scaricato da tutti

DI LUIGI BISIGNANI

Caro direttore, ormai si sono tutti convinti, dal Quirinale a Palazzo Chigi, dalla Banca d'Italia alla Bce, che a dover saltare giù dal Governo per manifesta incapacità è il professore associato di storia contemporanea oggi facente funzione di ministro dell'Economia Roberto Gualtieri. E con lui il direttore generale del Tesoro, Alessandro Rivera, entrato ormai (...)

segue a pagina 7

L'ennesimo dpcm

«Coinvolgerò il Parlamento» Poi Conte ha fatto tutto da solo

Di Leo a pagina 5



FIAMME VICINO A UN CAMPO ROM DA SGOMBERARE

Maxi-incendio al Foro Italice Tangenziale inghiottita dal fumo

Lettera alla Regione

La protesta dei presidi «No ai test a scuola»

Conti a pagina 16

... Inferno a Roma nord, in via del Foro Italice. Un maxi-incendio è scoppiato ieri, intorno a mezzogiorno, in zona Tor di Quinto tra via del Foro Italice e via della Foce dell'Aniene, nei pressi della tangenziale. A bruciare una vasta area di sterpaglie e rifiuti posta tra l'insediamento abusivo e un autodemolitore.

Gobbi alle pagine 14 e 15



la **S** TORACIATA

Le buche di Conte sui verbali Covid. Mo' ce pensa Virginia che ce capisce.

FISIODANIELI S.r.l.
Dir. San. Dr. Gianpiero Cutolo

Fisioterapia • Osteopatia
Medicina dello Sport
Visite Specialistiche

CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI

Viale Stefano Gradi, 145 - 00143 RM • Tel. 06.50.38.432 • www.fisiodanieli.it

Il diario
di Maurizio Costanzo

Avrete letto di quel ghiacciaio che, sopra a Courmayeur, rischia da un momento all'altro di venir giù. Sono state evacuate alcune case, ma non è stato evacuato ancora il problema di come il clima sia cambiato e stia cambiando. Il riscaldamento di tutto porta anche ai ghiacciai, dove trascorrono la vita i pinguini e le foche, che rischiano di cominciare a sciogliersi. Questo vuol dire che i fiumi s'ingrossano e il mare s'ingrossa con i fiumi. Di qui, essendo l'Italia circondata per tre quarti dal mare, possono succedere disastri. Ai di là di Greta, c'è qualcuno di buone intenzioni che vuol preoccuparsi delle questioni climatiche e dei rischi che tutti corriamo?

LA NAZIONE

DOMENICA 9 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Toscana al voto: cambiano gli scenari

Salvini, Meloni e gli altri La Versilia sovranista C'è Galli tra i candidati

Caroppo e Santini alle pagine 12 e 13



Assisi, mai in contatto coi turisti

Positivi 8 novizi del convento di San Francesco

Pontini a pagina 15



Acquisti, sconti e bonus: le novità

La nostra guida al Decreto Agosto. Aiuti per i ristoranti. A chi paga col bancomat saranno restituiti fino a duemila euro
Il meccanismo che blocca i licenziamenti. Virus, contagi in calo. Da domani la selezione dei volontari italiani per il vaccino

Servizi
da p. 4 a p. 7

Le elezioni in Toscana

Tutto quello che ci svelano gli indecisi

Agnese Pini

Ma allora la Toscana è davvero contendibile? Ecco la domanda che ho sentito fare di più nell'ultima settimana, tanto da persone autorevoli in materia politica quanto da outsider, tanto da uomini e donne di destra quanto di sinistra, e con voci ora preoccupate ora trepidanti a seconda del colore d'appartenenza. Il tema amletico è ovviamente quello elettorale, ed è chiaro che a un mese e spiccioli dalla data del voto il dubbio assume un peso sempre più concreto e ansiogeno, perfino nelle ore pigre e sudate delle ferie d'agosto: è dunque contendibile, in questo 2020, la roccaforte rossa? In altre parole: potrebbe la destra fare il colpaccio che da 50 anni non le è mai riuscito?

Continua a pagina 12

IL CORPO DELLA MAMMA RICONOSCIUTO DALLA FEDE NUZIALE SI INDAGA PER CAPIRE SE IL FIGLIOLETTO FOSSE DAVVERO CON LEI



Femiani a pagina 3

DALLE CITTÀ

Firenze

Attestati falsi per fare carriera Dodici indagati all'Università

Spano in Cronaca

Firenze

Morti a Ematologia 4 decessi da Covid «Ora giustizia»

Agostini in Cronaca



Dopo l'eliminazione in Champions

Terremoto Juventus Pirlo al posto di Sarri

Servizi nel QS



Danza sfrenata in divisa e con le armi a tracolla

«Marinai, si balla» Ufficiale donna nei guai

Jannello a pagina 17

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





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 188

Domenica 9 agosto 2020



Oggi con L'Espresso e Camilleri

In Italia € 2,50

Editoriali

Il premier solo in cerca di un finale

di Eugenio Scalfari

Sembrerà strano che io cominci questo mio articolo domenicale con una citazione dantesca. È un sonetto e a me fa sempre molto piacere trovare una ragione per ricordarlo ai lettori: «Guido l' vorrei / che tu e Lapo ed io / fossimo presi per incantamento / e messi in un vasel ch'ad ogni vento / per mare andasse al voler vostro e mio (...) E monna Vanna e monna Lagia poi / con quella ch'è sul numer de le trenta / con noi possesse il nostro incantator / e quivi ragionar sempre d'amore / e ciascuna di lor fosse contenta / sì come l' credo che saremmo noi». Non vi stupite cari lettori di questo mio ricordo: è un modo come un altro, ma molto attinente ai fatti che stanno accadendo nel nostro Paese e non soltanto in esso, in questi giorni piuttosto agitati e comunque movimentati da alcuni personaggi molto difforni l'uno dall'altro: Matteo Salvini, Luigi Di Maio, Alessandro Di Battista, il segretario del Pd Nicola Zingaretti e il gruppo dei dirigenti del Pd.

● continua a pagina 29

Se il Libano ritrova il suo popolo

di Maurizio Molinari

La giornata della rabbia con la quale migliaia di libanesi hanno dimostrato contro i propri leader politici descrive il sentimento prevalente sulla devastante esplosione avvenuta il 4 agosto nel porto di Beirut: il Paese dei Cedri è ormai diventato uno "Stato fallito" perché il governo non esercita la sovranità sul proprio territorio. Il potente fungo bianco-rosso, che ha ucciso oltre 150 persone, ne ha ferite almeno 5000 ed ha risvegliato l'incubo della guerra civile. È stato spiegato dal presidente Michel Aoun con l'esplosione di 2750 tonnellate di nitrato di ammonio che da sei anni erano conservate in un grande magazzino del porto. Il partito Hezbollah - maggiore forza politica del Paese - ha avallato questa versione e gli arresti domiciliari per i responsabili della sicurezza portuale hanno indicato che le indagini puntavano ad addebitargli gravi errori di manutenzione.

● continua a pagina 29

INTERVISTA A GUALTIERI

“Così taglieremo le tasse”

Il ministro dell'Economia: “Lavoriamo alla riduzione Irpef nel 2021 e all'assegno unico per i figli. Nel decreto Agosto non solo agevolazioni, ma un piano per salvare il Paese e evitare l'autunno caldo”
Virus, i furbetti di Montecitorio con mille euro di bonus per le partite Iva

La pillola RU486

Il vicepresidente del Csm

«Nel 2021 taglieremo l'Irpef». Nell'intervista a *Repubblica*, Roberto Gualtieri, ministro dell'Economia, traccia un bilancio dopo aver varato il decreto Agosto, con un'ulteriore dotazione anticrisi da 25 miliardi. Intanto, 5 deputati in piena emergenza Covid hanno chiesto all'Imps, e ottenuto, il bonus da mille euro.

di Fontanarosa, Manacorda Petri e Vitale ● alle pagine 4, 5 e 12

I vescovi attaccano: aiuti a chi dà la vita

di Cuzzocrea, Pasolini e Rodari ● alle pagine 10 e 11

Ermini: boccio la riforma Bonafede

di Liana Milella ● a pagina 13

Le storie

Viviana è morta resta il mistero sul bambino

di Romina Marceca



Viviana Parisi, 43 anni

● a pagina 19

Perdonate quella tenente che balla

di Roberto Saviano

Circola questo video di marinai danzanti. Sono schierati nel cortile della caserma Scuola Sottufficiali di Taranto.

● a pagina 21

Migliaia in piazza contro il governo dei clan, assaltati tre ministeri



▲ La ribellione dopo l'esplosione. In migliaia sono scesi in piazza a Beirut per protestare contro il governo

Beirut, il giorno della rivolta

dall'invitato Vincenzo Nigro, con un servizio di Stefania Di Lellis ● alle pagine 2 e 3

SUSTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

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

Un debuttante in panchina, si punta sui giovani

Addio Sarri, scommessa Pirlo. La rivoluzione verde della Juve

di Maurizio Crosetti

Senza perdere neppure un minuto, dopo avere perso un lungo anno, la Juventus ha deciso il *big reset*: addio Maurizio Sarri, senza rimpianti, e squadra ad Andrea Pirlo, debuttante assoluto, "il Guardiola bianconero" almeno nelle speranze, zero minuti di professione in panchina. Il futuro di un club come la Juve non poteva attendere.

● continua a pagina 28 I servizi ● nello sport



▲ Il nuovo allenatore Andrea Pirlo

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50 Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Soci: Abbi Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Marocco, 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

AZ



Movida violenta Nella Gallipoli low-cost tra alcol, degrado e ragazzi che si picchiano

MONICA SERRA - P.15



Disabili Nell'estate della pandemia le vittime sono sempre i più fragili

ELENA LOEWENTHAL - P.21



LA STAMPA

DOMENICA 9 AGOSTO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € IL ANNO 154 IL N.217 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, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

LA MINISTRA BELLANOVA SPIEGA IL DECRETO. GUALTIERI: "AIUTI AL SUD PER DIECI ANNI"

"Sgravi al Mezzogiorno ora via agli investimenti"

Il governo pronto a chiedere i primi finanziamenti Ue: 28 miliardi dal Sure Timori grillini per il Mes: "Non attivare fondi senza voto in Parlamento"

L'EDITORIALE

LA DOPPIA QUESTIONE SETTENTRIONALE

MASSIMO GIANNINI

Come un fiume carsico, in Italia riaffiora la Questione Settentrionale. Il Nord del Paese, martoriato dalla pandemia e devastato sull'economia, si sente tradito, offeso e deluso. Il piatto forte del Decreto Agosto da 100 miliardi, nonostante l'immane clausola "salvo intese" cara al governo degli Indecisi, è un nuovo sconto contributivo del 30 per cento riservato ai nuovi assunti nel Sud. La ragione è intuitiva: al di là della sua atavica arretratezza, c'è forse anche l'esigenza di "risarcire" il Mezzogiorno per i tre mesi di un lockdown duro che, se era necessario in Lombardia, in Piemonte o in Emilia, lo era molto meno in Basilicata, in Calabria o in Sicilia. Ma tanto basta a irritare un pezzo di opinione pubblica del Nord, che fin dalla sua nascita guarda al Conte Bis come a un governo a forte trazione meridionalista: nella sua azione, nella sua ispirazione e persino nella sua composizione. E che quindi lamenta un tangibile squilibrio territoriale, soprattutto nella distribuzione degli aiuti post-Covid. La verità è che il coronavirus ha rivelato l'esistenza di non una, ma due Questioni Settentrionali. C'è una prima Questione Settentrionale, che riguarda l'emergenza sanitaria e quella finanziaria.

CONTINUA A PAGINA 21

La ministra Teresa Bellanova illustra le misure del decreto Agosto, a partire dal contributo di 600 milioni per i ristoranti, che sembrava essere saltato: «Ritenevo necessario almeno un miliardo di euro da investire nella tenuta della ristorazione». Nonostante ciò, «il governo ha dato una nuova prova di coesione e determinazione», dice il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri. Il governo è pronto a chiedere i finanziamenti del fondo Sure, mentre nel M5S resta acceso il dibattito sul Mes. **SERVIZI - PP. 4-5**

L'INTERVISTA

IL PM ANTIMAFIA E LA RIFORMA DEL CSM

Di Matteo a Bonafede "Fai solo demagogia le commetteranno"

GIUSEPPE SALVAGGIULO

«Più ombre più luci. Complessivamente non mi pare una buona riforma», dice del ddl Bonafede il pm antimafia Di Matteo. **- P.14**

DOPO L'ESPLOSIONE DI MARTEDÌ, GOVERNO NEL MIRINO

Beirut, guerriglia in piazza Un morto e centinaia di feriti



I gas lacrimogeni per disperdere i manifestanti a Beirut

GIORDANO STABILE

Un cappio l'hanno appeso anche al monumento dei Martiri, nella grande piazza centrale di Beirut, l'epicentro della rivoluzione d'ottobre e adesso della furia incontenibile dei libanesi. E' lo slo-

gan della nuova rivolta. «Prepariamoci cappi», «dimettetevi o vi impicchiamo». Poco più su, i manifestanti hanno preparato un lungo patibolo. Alle forche hanno appeso le silhouette di tutti i leader politici, musulmani e cristiani. **- PP.2-3**

LA SVOLTA BIANCONERA

Sorpresa Juve: Pirlo il nuovo allenatore



Andrea Pirlo, con la coppa per lo Scudetto 2014-15

GIULIA ZONCA

IL GIUDIZIO DELL'EX

"HA AVUTO GRANDI MAESTRI"

Capello: "Andrea può portare calcio champagne"

JACOPO D'ORSI - P.13

Esiste una foto della notte di Champions in cui la Juve affoga tutte le frustrazioni e non è stata nemmeno scattata a Torino, viene da Manchester e scatenata fite di invidia. Fine partita, il City ha vinto e il Real ha perso: Guardiola è seduto sulla borsa frigo e Zidane gli sta davanti. Lì in mezzo Pirlo potrebbe starci bene. **- PP.10-11**

IL DRAMMA DI MESSINA

Corpo ritrovato, è Viviana Si cerca il piccolo Gioele

LAURA ANELLO

I cani molecolari ansimano, indicano una pista. I poliziotti cercano tra l'ultimo lembo del bosco che degrada verso il mare. Gridano: «Qui qui, c'è un cadavere qui». Ma la conferma arriva solo alle otto e mezza di sera. È lei, è Viviana Parisi, 43 anni, scomparsa lunedì col figlio Gioele di 4, riconosciuta dalla fede nuziale con i due nomi incisi. Ora si cerca il bimbo. **- PP.10 E 17**

IDIRITTI DELLE DONNE

Aborto senza ricovero una conquista di libertà

CHIARA SARACENO

Non c'è da sorprendersi per le proteste arrivate subito dopo la decisione di Speranza di consentire la prescrizione della RU 486 per via ambulatoriale, oltre che in day hospital, da parte di chi da sempre si oppone alla legalizzazione dell'aborto. Secondo costoro, se si deve permettere che le donne ricorrano all'aborto, che lo facciano nelle condizioni più punitive e difficili possibili. **- P.21**

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
enoteca@arvalstore.it

#PASSAALNOLEGGIO

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI

011 1980 5100
arvalstore.it

L' intervista Paola De Micheli

«Ai porti 900 milioni e 850 alle periferie: così rinascono le città»

La ministra ai Trasporti: prudenti sui treni per i contagi

MARIA TERESA MELI - ROMA - Ministra Paola De Micheli, non cessano le polemiche su trasporti... «Noi nel Dpcm abbiamo certificato quali saranno le modalità del trasporto scolastico dei bambini più piccoli dopo le linee guida del Cts. Stiamo parlando degli scuolabus essenzialmente. Poi abbiamo certificato le modalità di protezione sanitaria con cui poter tornare a fare le crociere, abbiamo integrato le linee guida sul trasporto pubblico locale, nelle quali abbiamo chiarito che tipo di relazioni personali devono intercorrere per stare vicini a bordo. Sui trasporti incontreremo le Regioni e i Comuni per discutere ancora della ripartenza di settembre. Dobbiamo approfondire i margini di miglioramento del riempimento dei treni e dei bus che sono i mezzi di trasporto sui quali siamo ancora al 60% del carico. Stiamo studiando tutti gli accorgimenti tecnologici e abbiamo approfondito gli studi di altri Paesi europei perché il mio obiettivo è sempre quello di tutelare i due diritti costituzionali: quello alla mobilità e quello alla salute». Intanto sabato scorso sui treni ad alta velocità c'è stata qualche confusione. «La vicenda è questa: le linee guida sono state modificate in corsa perché nel frattempo i contagi sono cresciuti e quindi abbiamo tenuto un atteggiamento prudente per approfondire ancora le massime garanzie possibili sui treni a lunga percorrenza». **Vorrebbe dire che non ci sono dissidi nel governo?** «Guardi ieri sera in Consiglio dei ministri tra me Roberto Speranza e Francesco Boccia, che incontreremo Regioni e Comuni, regnava la massima armonia. Anche in cdm sul decreto non ci sono state frizioni. Tutti i ministri stanno cercando di fare il massimo in una situazione difficile come questa». **E sulle Infrastrutture ci sono novità?** «Il mio ministero, nell' ambito del lavoro di preparazione del Recovery fund , integrerà "Italia veloce" con altri progetti. Molti saranno concentrati soprattutto al Sud e nelle aree interne centro Italia. Abbiamo poi concordato con le Regioni l' elenco delle opere delle Olimpiadi invernali del 2026 e a breve uscirà il mio decreto in merito. Entro la fine del mese invierò al premier Conte la prima proposta di opere da commissariare. Abbiamo poi finanziato più di 900 milioni sui porti, abbiamo istituito l' Autorità per la Laguna di Venezia, che avrà le competenze dell' ex magistrato delle acque e gestirà il Mose. Stiamo attuando il piano di rinascita urbana finanziato con 850 milioni per le periferie E poi stiamo aprendo cantieri, sbloccando opere...». Tante cose, e però si continua a parlare di rimpasto. E circolano i nomi di alcune ministre che potrebbero essere sostituite: Lucia Azzolina, Luciana Lamorgese, lei... «Noto che si parla sempre e solo delle donne. È la conferma di una tendenza maschilista particolarmente pronunciata della politica italiana. Ma noi donne a latere del Consiglio dei ministri venerdì ci siamo fatte delle risate su questo atteggiamento un po' bullo perché in realtà stiamo lavorando davvero tanto e con risultati. Scherziamo, però l' amarezza per il maschilismo resta. Pensiamo a lavorare». Comunque continua a essere il governo dei rinvii. «Qual è il rinvio?».



Corriere della Sera

Primo Piano

La decisione sul Mes, per esempio. «Sinceramente non vedo grossissimi rinvii sui temi fondamentali e su quelli economici, o su quelli fiscali. Siamo sempre sul pezzo. Poi, se a settembre, ottobre, ovviamente arriverà il momento di decidere sul Mes il governo sarà capace di decidere. Noi come Pd abbiamo una posizione molto chiara. Ora dobbiamo pensare alla grande opportunità che abbiamo di spendere più di 200 miliardi per gli italiani. Un'opportunità che nessuno ci ha regalato e che ci siamo costruiti da soli, perché siamo stati credibili agli occhi dell' Europa nella gestione della pandemia perché Conte ha negoziato con grande abilità. Questo lo abbiamo costruito noi, nessuno ce lo ha regalato. Quella della gestione delle risorse europee è la partita fondamentale». **Autostrade: a che punto è la trattativa con Aspi?** «Come ormai è chiaro, è molto complicata, Ma stiamo lavorando con grande intensità. Ovviamente devono essere rispettati gli impegni assunti da Aspi e Atlantia con le lettere del 14 luglio scorso». E Alitalia? «Abbiamo completato la fase 1. Nel decreto approvato venerdì c'è una norma che accelera molto la costituzione della newco».

MIT: 906 milioni di euro per 23 opere. Decreto al via salvo intese

Roma - Acquisita l'intesa in Conferenza Unificata tra Stato e Regione, è stato approvato (salvo intese) nella serata di ieri il decreto investimenti per i porti italiani proposto dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. Il provvedimento stanziava 906 milioni di euro da destinare a 23 opere (in allegato) proposte dalle Autorità di Sistema portuale e che il ministero ha ritenuto meritevoli di finanziamento. Il decreto sarà trasmesso agli organi di controllo per gli adempimenti di competenza e pubblicato successivamente nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Una prima tranche di 794 milioni, a valere sulle risorse complessivamente già disponibili nel Fondo investimenti, verrà utilizzata per i primi 20 interventi strutturali ritenuti prioritari e immediatamente cantierabili, nonché rispondenti ai criteri di sostenibilità ambientale, di messa in sicurezza e completamento di opere già parzialmente finanziate. La seconda parte, pari a 112 milioni di euro, sarà assegnata nel prossimo mese di settembre, a seguito del riparto del Fondo Investimenti 2020. In particolare, alle Autorità portuali ricomprese nelle regioni settentrionali sono stati destinati finanziamenti per 308 milioni di euro circa:

200 milioni riguarderanno solo la Toscana con opere marittime e dragaggi della darsena Europa del porto di Livorno, 41 milioni per i porti liguri di Savona, Genova e La Spezia e 26 milioni per il porto di Venezia; alle Autorità portuali del centro Italia competono altri 244 milioni di euro: in particolare nelle Marche 40 milioni sono destinati alla realizzazione di una nuova banchina e all'allungamento del bacino di carenaggio del porto di Ancona, nel Lazio 69 milioni di euro riguardano interventi di viabilità nel porto di Civitavecchia e ulteriori 30 milioni il nuovo porto commerciale di Fiumicino, in Campania 20 mln sono destinati ad interventi di riqualificazione nell'area monumentale del porto di Napoli; infine alle Autorità portuali delle regioni del Sud Italia spetta un finanziamento di 354 milioni di euro, pari al 39% del totale: di questi 147 milioni riguarderanno solo la Puglia con riguardo ad interventi nei porti di Taranto, Bari e Barletta. Nella definizione delle risorse si è inoltre considerato il principio di riequilibrio territoriale in favore delle regioni del Mezzogiorno e delle regioni colpite dal sisma, per un volume complessivo di stanziamenti più che proporzionale alla popolazione residente.

informatica

Non è alcun partito schierato all'azione totale e l'immagine sarà come specificato nella guida politica. Per informazioni al cliente di cui tenete conto questa informazione, preparamo la versione di questa pagina, interagendo con un link e un pulsante di di fuori di questa informazione o comunque a navigare in altro modo.

Scegli il più personalizzato

MIT: 906 milioni di euro per 23 opere. Decreto al via salvo intese

08 AGOSTO 2020 - Notizie

Roma - Acquisita l'intesa in Conferenza Unificata tra Stato e Regione, è stato approvato (salvo intese) nella serata di ieri il decreto investimenti per i porti italiani proposto dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. Il provvedimento stanziava 906 milioni di euro da destinare a 23 opere (in allegato) proposte dalle Autorità di Sistema portuale e che il ministero ha ritenuto meritevoli di finanziamento. Il decreto sarà trasmesso agli organi di controllo per gli adempimenti di competenza e pubblicato successivamente nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Cosa fare investimenti?

Il decreto che cosa prevede?

Una prima tranche di 794 milioni, a valere sulle risorse complessivamente già disponibili nel Fondo investimenti, verrà utilizzata per i primi 20 interventi strutturali ritenuti prioritari e immediatamente cantierabili, nonché rispondenti ai criteri di sostenibilità ambientale, di messa in sicurezza e completamento di opere già parzialmente finanziate. La seconda parte, pari a 112 milioni di euro, sarà assegnata nel prossimo mese di settembre, a seguito del riparto del Fondo Investimenti 2020.

Iscriviti alla newsletter

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

[Mi iscrivo](#)

Di Agosto: decontribuzione per le crociere, fondo anti-Covid per il cabotaggio, più soldi ai porti / Il punto

Roma - Dopo una settimana di incessante lavoro, il Consiglio dei ministri ha dato il via libera al Decreto Agosto. Il provvedimento è stato approvato con la formula 'salvo intese tecniche'. Sono diverse le novità su crociere (benefici decontributivi), cabotaggio (istituzione di un fondo compensativo per i danni causati dal Covid) e porti (più soldi alle **AdSP**) inserite nel testo definitivo del decreto che, rispetto alla bozza iniziale, sale a 103 articoli (12 in più della versione precedente). Un decreto imponente che ha richiesto lo scostamento di bilancio per il valore di 25 miliardi di euro e che servirà a sostenere la ripartenza economica dell'Italia nei prossimi mesi. Qui di seguito riportiamo integralmente i rispettivi 3 articoli del decreto. Art. 85. Decontribuzione cabotaggio crociere 1. Al fine di mitigare gli effetti negativi derivanti dalla diffusione del virus COVID-19 e di salvaguardare i livelli occupazionali delle imprese esercenti attività crocieristica e di cabotaggio marittimo, nonché per consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare, i benefici di cui all' articolo 6, comma 1, del decreto legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30, sono estesi, a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali. 2. Con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, adottato di concerto con il ministro del Lavoro e delle Politiche sociali e del ministro dell' Economia e delle Finanze, sono individuate le modalità attuative del comma 1, anche al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 4. 3. All' articolo 205 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, il comma 2 è abrogato. 4. All' onere derivante dal comma 1, quantificato in complessivi 35 milioni di euro per l' anno 2020, si provvede mediante (NORMA DI COPERTURA). Art. 86. Istituzione di un fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo del lungo raggio 1. In considerazione dei danni subiti dall' intero settore del trasporto marittimo a causa dell' insorgenza dell' epidemia da Covid-19 e al fine di salvaguardare i livelli occupazionali e la competitività ed efficienza dei collegamenti combinati passeggeri e merci via mare, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l' anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. 2. Con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il ministro dell' Economia e delle Finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione, di cui al comma 1, alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l' intero anno. Tali criteri, al fine di evitare sovra compensazioni, sono definiti anche tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell' emergenza epidemiologica da COVID-19 e dei costi aggiuntivi



Di Agosto: decontribuzione per le crociere, fondo anti-Covid per il cabotaggio, più soldi ai porti / Il punto

08 AGOSTO 2020 - Italia



Roma - Dopo una settimana di incessante lavoro, il Consiglio dei ministri ha dato il via libera al Decreto Agosto. Il provvedimento è stato approvato con la formula "salvo intese tecniche". Sono diverse le novità su crociere (benefici decontributivi), cabotaggio (istituzione di un fondo compensativo per i danni causati dal Covid) e porti (più soldi alle AdSP) inserite nel testo definitivo del decreto che, rispetto alla bozza iniziale, sale a 103 articoli (12 in più della versione precedente). Un decreto imponente che ha richiesto lo scostamento di bilancio per il valore di 25 miliardi di euro e che servirà a sostenere la ripartenza economica dell'Italia nei prossimi mesi. Qui di seguito riportiamo integralmente i rispettivi 3 articoli del decreto.

Art. 85. Decontribuzione cabotaggio crociere

1. Al fine di mitigare gli effetti negativi derivanti dalla diffusione del virus COVID-19 e di salvaguardare i livelli

Iscriviti alla newsletter

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

Si, grazie

sostenuti in conseguenza della medesima emergenza. Sono esclusi gli importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro del medesimo



Ship Mag

Primo Piano

danno. 3. L'efficacia della presente disposizione è subordinata all'autorizzazione della Commissione Europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. 4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 50 milioni per l'anno 2020, si provvede ai sensi. Art. 89. Disposizioni in materia di porti 1. All'articolo 199, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 7, alinea, sostituire le parole: '30 milioni' con le seguenti: '50 milioni'; b) al comma 7, lettera a): sostituire le parole: '6 milioni' con le seguenti: '26 milioni' e dopo le parole ', qualora prive di risorse proprie utilizzabili a tali fini' inserire le parole: ', nonché a finanziare il riconoscimento da parte delle Autorità marittime, relativamente ai porti non sede di Autorità di sistema portuale, dei benefici previsti dalla lettera b) del medesimo comma 1'; 2. All'articolo 46 del codice della navigazione il primo periodo è sostituito dal seguente: 'Fermi i divieti ed i limiti di cui all'articolo 18, comma 7, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente'. 3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2020, si provvede a valere XXX.

Shipping Italy

Primo Piano

Decreto Agosto: dal Governo soldi per marittimi, armatori e terminalisti

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha reso noto una serie di misure inserite nel decreto legge Agosto e riguardanti porti e trasporto marittimo. Più nello specifico 50 milioni di euro sono stati stanziati per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo di lungo raggio dovuti alla riduzione dei ricavi tariffari tra febbraio e dicembre 2020; 35 milioni di euro per le decontribuzioni del settore della crocieristica e del cabotaggio marittimo. Oltre a ciò è stata prevista la somma di 26,4 milioni di euro di copertura per l' erogazione di un' indennità pari a 600 euro ai lavoratori marittimi per i mesi di giugno e luglio 2020 e 20 milioni di euro per la riduzione dei canoni delle concessioni portuali.

Shipping Italy logo and navigation menu: HOME, PORTI, SPEDIZIONI, CAMBIO, RITRAVUTE, POLITICA ASSOCIAZIONI, MORE. Search bar with 'Q' icon.

Article title: **Decreto Agosto: dal Governo soldi per marittimi, armatori e terminalisti**

Thumbnail image: A photograph of the Italian flag flying on a ship's mast against a blue sky and sea.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha reso noto una serie di misure inserite nel decreto legge Agosto e riguardanti porti e trasporto marittimo.

Più nello specifico 50 milioni di euro sono stati stanziati per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo di lungo raggio dovuti alla riduzione dei ricavi tariffari tra febbraio e

Il Piccolo

Trieste

Crociere, dilemma adriatico nella ripartenza di Costa

Dubbi della compagnia navale su Marghera come base. Si valuta l'opzione Trieste Possibile una soluzione "mista" iniziando a Venezia. Thamm: a breve il calendario

Massimo Greco / TRIESTE Venezia o non Venezia, questo è il dilemma. Una Costa crociere in versione amletica ancora non si è data una risposta se la ripartenza adriatica della compagnia, appartenente al colosso statunitense Carnival, dovrà avere come base il consueto ormeggio lagunare o se invece, alla luce dell'incerto ballottaggio tra Santa Croce e Marghera, danzano altre opzioni, la più accreditata delle quali è Trieste. Ancora ieri, dopo l'approvazione notturna del Dpcm da parte dell'esecutivo, Costa, a differenza della concorrente Msc che ha già annunciato il programma tirrenico-adriatico, non aveva sciolto la prognosi su Venezia. Desta perplessità nel quartier generale genovese l'eventuale utilizzo di Marghera, all'esordio assoluto in campo cruise, con tutte le incognite organizzative del caso. E non garbano le minacciate proteste dei "no grandi navi". Allora gli immancabili rumors ipotizzano una soluzione mista: Costa partirebbe nella bella stagione con una Venezia meglio vendibile dal punto di vista commerciale, poi, come è sovente accaduto lo scorso anno, a fronte delle difficoltà operative meteorologiche della Laguna formato autunnale, finirebbe con il gravitare sulla Marittima triestina, decidendo di volta in volta. Non va dimenticato che Costa è azionista con il 35% di Ttp (una quota equivalente è in capo a Msc), la società pubblico-privata che gestisce il traffico passeggeri a Trieste. Sembrava che l'unità scelta per il versante orientale fosse "Deliziosa", bloccata però a Civitavecchia causa alcuni casi di Covid rilevati tra l'equipaggio. L'amministratore delegato Michael Thamm ha dichiarato in un comunicato, in verità piuttosto lapalissiano, che la compagnia vuole «ripartire in modo responsabile», intende collaborare con le autorità «per la piena attuazione dei protocolli emessi dal governo» in maniera tale da garantire riavvio regolare e sicuro delle crociere. E a breve - ha concluso - uscirà il calendario. Già precisato, come si diceva, il ritorno sul mare della Msc di Gianluigi Aponte. A battezzare questa anomala e tardiva stagione crocieristica sarà dal 16 agosto sul versante tirrenico la "Grandiosa", che, partendo da Genova, toccherà Civitavecchia, Napoli, Palermo, la maltese La Valletta, viaggiando per sette notti. Le acque adriatiche saranno solcate dalla "Magnifica", come era stato preannunciato nell'edizione del 3 agosto: cambiano però le date perché la partenza è fissata il 29 agosto e il primo arrivo a Trieste non sarà giovedì 27 agosto, bensì giovedì 3 settembre. Le sette notti sul versante orientale prevedono tappe a Bari, Trieste, Corfù, Katakolon, Pireo. Nella fase iniziale le unità di Msc - puntualizza una nota del gruppo - accoglieranno solo ospiti residenti nell'area Schengen. La capienza delle navi, per rispettare i protocolli igienico-sanitari, è ridotta del 30%. Il servizio sanitario potenziato, l'accesso a ristoranti e buffet ridisegnato. "Magnifica" compie quest'anno il decennio di vita. Madrina fu, come per altre navi della flotta Aponte, Sofia Loren. Fu costruita da Chantiers de l'Atlantique a Saint Nazaire, il cantiere ex Stx acquistato al 50% da Fincantieri. Stazza 95.000 tsl e può trasportare, compreso un migliaio di membri dell'equipaggio, oltre 3.500 persone. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

serracchiani

«Roma conferma l'importanza del porto triestino»

Da Roma è arrivato il via libera al decreto del ministero delle Infrastrutture che investe 906 milioni nei porti italiani, di cui 40 nello scalo di **Trieste**. Lo celebra la deputata Pd Debora Serracchiani: «Le risorse del governo al **porto di Trieste** confermano la volontà dell' esecutivo nazionale di investire nelle infrastrutture del Paese e su uno scalo considerato strategico. Premiato ancora una volta il lavoro del **porto di Trieste** che si è fatto trovare pronto con la progettualità per cogliere le risorse nazionali messe a disposizione».

The screenshot shows a newspaper page with several articles. The main headline at the top is 'Crociere, dilemma adriatico nella ripartenza di Costa', with a sub-headline 'Dalla volta di compagnia pacifica a Pflughamer come bene. Di volta in volta Trieste. Previde un settore? Vista: Isabella Veronesi, Thomas e dove è Costantino'. Below this is a large photograph of the Trieste harbor with several cruise ships docked. To the right of the photo is a vertical headline 'LA LIBERTÀ PRESENTI DEL POST LOCKDOWN'. Below the main headline is another article titled 'Sei nuovi casi di contagio In calo i ricoveri ospedalieri'. The page also features a small table with data, likely related to COVID-19 statistics, and various smaller text columns.



Trieste Prima

Trieste

Porto: in arrivo 40 milioni dal Governo

Serracchiani (Pd): "Le risorse del Governo al Porto di Trieste confermano la volontà dell' esecutivo nazionale di investire nelle infrastrutture del Paese e su uno scalo considerato strategico"

"Le risorse del Governo al **Porto** di **Trieste** confermano la volontà dell' esecutivo nazionale di investire nelle infrastrutture del Paese e su uno scalo considerato strategico. Premiato ancora una volta il lavoro del **Porto** di **Trieste** che si è fatto trovare pronto con la progettualità per cogliere le risorse nazionali che sono state messe a disposizione". È il commento di Debora Serracchiani all' intesa in Conferenza unificata, che dà il via libera al decreto del ministero delle Infrastrutture per investire nei porti italiani 906 milioni, di cui 40 nel **porto** di **Trieste**. 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 . . . Coperto il 100% dei progetti "Assieme alla decisione di MSC che fa di **Trieste** uno degli home-port della compagnia, è molto positiva la copertura del 100% dei progetti sviluppati dall' Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale: gli investimenti in infrastrutture sono una delle basi essenziali per uscire dalla crisi Covid". Per Serracchiani "analoga attenzione e costanza sarebbe richiesta alla Regione che sembra aver abbandonato qualsiasi ambizione di potenziare le proprie infrastrutture strategiche. La Giunta Fedriga, che era pronta a sacrificare metà del finanziamento per l' intermodalità proprio del **Porto** di **Trieste**, non si lasci sfuggire l' occasione dell' imminente arrivo delle risorse europee".



Mose e laguna, poteri a Roma il gelo di Comune e Regione

Nuova Autorità per Venezia operativa entro un mese, avrà 100 dipendenti e il presidente di nomina Mit Paga (e guida) il governo. Una seconda società con 150 dipendenti gestirà le dighe, addio ai commissari

Alberto Zorzi

VENEZIA Trenta giorni per avviare l' Autorità per la laguna di Venezia e dare il benservito ai commissari del Consorzio Venezia Nuova, sostituiti da un liquidatore con il compito però anche di finire i cantieri. L' accelerazione di Palazzo Chigi sulla governance del **Mose** è evidente. Ma il ridisegno istituzionale potrebbe avere qualche incognita, a partire dal «gelo» di Comune di Venezia e Regione Veneto, fino alle incognite del passaggio parlamentare per la conversione. Non ultima l' opposizione di Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, che sarebbero sospesi tra la volontà di dimettersi di fronte a questo gesto evidente di sfiducia nei loro confronti e quella invece di resistere, sostenendo che a cacciarli può essere solo quel prefetto di Roma (peraltro ne è appena stato nominato uno nuovo, Matteo Piantedosi, l' ex capo di gabinetto di Matteo Salvini quando era al Viminale) che li ha nominati su indicazione dell' Anac. L' iter disegnato dal decreto Agosto prevede che la nomina del presidente sia fatta a stretto giro: «scelto tra persone che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo e dotate di alta e riconosciuta competenza ed esperienza nei settori nei quali opera l' Autorità», dice la norma. L' iter prevede un Dpcm del presidente del consiglio su proposta del ministro delle Infrastrutture, sentiti Regione Veneto e Comune di Venezia e previo parere delle commissioni parlamentari. Poi c' è il comitato di gestione con otto membri, compreso il presidente: gli altri saranno dirigenti dei ministeri (Mit, Economia, Beni culturali, Ambiente) e poi di Comune, Regione e Città metropolitana. Tutti dureranno in carica tre anni. C' è poi un comitato consultivo con 5 esperti nominati dai sindaci di Venezia e Chioggia, dalla Regione, dal Porto e dalla Capitaneria. Capitolo dipendenti: il testo ne prevede 100 (tra cui due direttori generali e sei semplici), con la possibilità che vi confluiscono direttamente coloro che già si occupano di salvaguardia al Provveditorato alle opere pubbliche. Una prima metà sarà assunta subito (e infatti sono stanziati 2,5 milioni per il 2020), il resto nel 2021 e da allora il costo di funzionamento sarà di 10 milioni annui. E' prevista poi, per la gestione e manutenzione del **Mose**, la creazione di una società interamente partecipata dall' Autorità che dovrebbe avere circa 150 dipendenti, in modo tale da assorbire quasi tutti i 250 oggi impiegati nel Cvn e nelle controllate Thetis e Comar. Qualcun altro potrà entrare nel Centro studi sui cambiamenti climatici, che avrà anche un presidente, un direttivo di 5 membri e un segretario generale. Il problema sarà la procedura per il passaggio privato-pubblico, che saranno semplificate e ovviamente valorizzeranno il know-how pregresso. L' Autorità non si occuperà solo del **Mose**, ma sarà una vera e propria riedizione del vecchio Magistrato alle Acque: approverà il piano triennale per la tutela della laguna e progetterà e gestirà tutti gli interventi di salvaguardia, ma avrà anche funzioni di polizia, con ordinanze e multe, darà le concessioni agli scarichi, manuterrà i canali e così via. «Viene ribadita l' unicità e la specialità di Venezia con un' autorità nazionale che di fatto ricostituisce un' istituzione storica come il Magistrato - dice il sottosegretario di Palazzo Chigi Andrea Martella, uno dei "padri" del testo - Si raggiunge inoltre l' obiettivo di ricomporre la frammentazione delle competenze sulla laguna, di cui ci si è sempre lamentati, con una gestione unitaria, efficiente e trasparente».



Corriere del Veneto

Venezia

Peccato che il sindaco Luigi Brugnaro, uno dei grandi sostenitori di questa riunificazione, la vedesse sotto Comun e o Città metropolitana. «Anche io avevo chiesto che le competenze non fossero più ripartite - dice il provveditore Cinzia Zincone, a cui rimarrebbe la competenza sull' edilizia statale - e inoltre di valorizzare l' esperienza del personale. Entrambi ci sono». L' altra rivoluzione riguarda appunto il Cvn, che passa nelle mani di un liquidatore, che sembra però più un nuovo «commissario dei commissari»: tra i suoi compiti non c' è infatti solo quello di sciogliere il Consorzio, ma anche di «provvedere alla verifica e all' accertamento delle attività svolte» e soprattutto alla «celere esecuzione dei lavori relativi per il completamento dell' opera», sotto la guida dell' altro commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, che potrebbe anche prendere in mano entrambi i ruoli. L' azione del liquidatore, dopo la consegna dell' opera, dovrebbe durare non più di un anno e mezzo, ma c' è chi è pronto a scommettere che ci vorranno molti anni per dirimere tutti i contenziosi sui lavori. I commissari saranno invece mandati a casa subito. «La nomina del liquidatore comporta la decadenza di tutti gli organi, anche straordinari, del Cvn», dice il decreto legge, a cui però Fiengo e Ossola sarebbero pronti a replicare che loro tecnicamente non sono «organi». Questo porterebbe poi al reinsediamento del vecchio comitato direttivo del Cvn, con le imprese travolte dallo scandalo tangenti. Quelle rimaste, le cosiddette «piccole», per ora, restano a guardare. «Si apre una fase nuova - dice il referente Devis Rizzo (Kostruttiva) - A noi interessa soprattutto il rispetto dei contratti già firmati».

«Ennesimo carrozzone» Ma il Pd esulta: «Nuovo futuro per la nostra città»

Brugnaro: «Atto da studiare». L'affondo del suo assessore

Gloria Bertasi

Venezia «Hanno commissariato Venezia: ancora una volta la burocrazia romana sarà chiamata a decidere sulla testa del territorio». Se ieri, all'indomani dal via libera in Consiglio dei ministri della nuova Autorità per la laguna, il sindaco Luigi Brugnaro ha preferito uno succinto «devo studiare le carte», il suo assessore al Welfare Simone Venturini (giovane margherino doc con un passato nell' Udc). di contro, ha deciso di togliersi più di un sassolino dalle scarpe. Il decreto romano - di cui Venezia e il Veneto, o quantomeno il suo centrodestra, non erano stati messi a conoscenza - per l' assessore di nuovo in corsa alle comunali di settembre (per lui si era ventilato un posto in Regione nella lista Zaia, poi sfumato) «sia nel metodo che nel merito è tutto da bocciare». «Leggo commenti entusiasti - sbotta - ma non c' è nulla da festeggiare, si parla tanto di riconoscere la specificità di Venezia, di darle più autonomia decisionale e poi cosa fa Roma? Crea l' ennesimo carrozzone centralizzato». Il timore è che succeda come «per i grandi temi che affliggono la città - conclude - navi, frammentazione delle competenze e porto che sono sul tavolo dei ministeri da anni, fermi e irrisoliti». Venturini sferza anche un' altra stiletta contro il governo, proprio sul porto «trattato come Cenerentola nella distribuzione dei fondi: dati tutti al centro sud». Il silenzio del sindaco - e della Regione, ma c' è da dire che sul Mose il presidente Luca Zaia non si è mai sbilanciato: «È un' opera dello Stato, lo Stato decida», ha sempre detto - è dunque colmato dallo sfogo di uno dei suoi più fidati collaboratori. A palazzo, poi, non mancano rumors. Tra i corridoi si sussurra che il decreto sia stato accolto come una «manovra elettorale» e come un «piano B per il sottosegretario (dell' Economia, candidato del centrosinistra contro Brugnaro, ndr) che non sarà eletto a sindaco». Pier Paolo Baretta, insomma, sarebbe visto come papabile presidente dell' Autorità. I malumori non rovinano però la festa del Pd veneziano (con Baretta in prima fila) che ieri ha esultato per la nascita del nuovo ente. «Costruiamo così un futuro diverso per la nostra città e il suo delicato ecosistema - commenta Baretta - Si mette fine a una gestione frammentata e non efficiente della laguna». Dello stesso tono le parole dell' onorevole Nicola Pellicani: «L' Autorità di fatto ripristina l' ex Magistrato alle acque (cancellato da Matteo Renzi, allora premier, dopo lo scandalo delle mazzette del Mose, ndr) - dice - il decreto poi comprende molte misure strategiche per Venezia, confermando l' impegno di governo e Parlamento per la città». Aggiunge il segretario comunale Giorgio Dodi: «Un grande passo in avanti: un provvedimento che tutti attendevano da anni finalmente è divenuto realtà». Sui social, l' ex assessore, vicesindaco e onorevole dem (oggi Articolo Uno) Michele Mognato, infine, sostiene: «L' Autorità può rappresentare quella infrastruttura necessaria per affrontare la vera sfida della difesa di Venezia nel nuovo contesto creato dai cambiamenti climatici».



Di Agosto

Mose, contro i poltronifici arriva l' Autorità (e i soldi)

La governance - Via i commissari straordinari, liquidato dopo 40 anni il Consorzio Venezia Nuova. Ora la fine lavori

GIUSEPPE PIETROBELLI - Via i commissari straordinari voluti dall' Anticorruzione dopo lo scandalo tangenti. In liquidazione dopo quarant' anni il Consorzio Venezia Nuova, grazie a una nuova figura di commissario, che dovrà completare i lavori del **Mose**, con il recupero di 530 milioni di fondi derivanti da risparmi di oneri finanziari, occupandosi di compensazioni e contenzioso con le società private travolte dallo scandalo. Resurrezione (sotto altra forma) del Magistrato alle Acque decapitato nel 2014 dagli arresti e di fatto chiuso, con trasferimento delle funzione al Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto. Ma soprattutto creazione di un' Agenzia per la Laguna di Venezia, soggetto pubblico completamente nuovo e multi-tentacolare che si occuperà non solo della gestione del sistema di dighe mobili contro le acque alte (attraverso una società apposita), ma anche di tutte le problematiche legate alla Laguna e che diventerà sede del Centro studi sui cambiamenti climatici. Tutto questo cercando di evitare eccezioni di incostituzionalità, dribblando competenze locali, facendo i conti con la legge di Salvaguardia e cercando di evitare epiloghi onerosi nella liquidazione del Consorzio, costituito da società private che ora sarebbero già pronte a presentare il conto. Il governo ha varato la nuova governance per i molti problemi che assillano la laguna, a cominciare dal **Mose**. La forma giuridica (annunciata dal premier Giuseppe Conte il 10 luglio quando furono alzate per la prima volta tutte le paratoie) è quella del decreto Agosto, al culmine di un lavoro di limatura tra Pd e M5S, che ha lo scopo di creare una struttura moderna ed efficiente, non un poltronificio o una nuova burocrazia. La riforma è ambiziosa e ruota attorno all' Agenzia per la Laguna di Venezia, che ha "natura di ente pubblico economico" con autonomia organizzativa, patrimoniale, contabile e di gestione, sotto la vigilanza del ministero delle Infrastrutture. Dovendosi armonizzare con le principali leggi di Salvaguardia (1973 e 1984), farà da segreteria del Comitato interministeriale. Si occuperà del "programma triennale della Laguna di Venezia, gestione e manutenzione del **Mose**, opere di salvaguardia". Praticamente tutto ciò che riguarda la Laguna, compresa una società partecipata per il **Mose**. Ma assorbirà una ventina di altre funzioni: edilizia demaniale, opere pubbliche, demanio marittimo, polizia lagunare, sanzioni amministrative, qualità delle acque, gestione di acque e canali statali, controllo dalle acque alte, giurisdizione sulla navigazione interna, manutenzione dei canali, prelievo di fanghi. In pratica, vengono assorbite le attività dell' ex Magistrato alle Acque chiuso per scandali. A capo dell' Agenzia un presidente nominato dal ministero dei Trasporti, d' intesa con Regione e Città metropolitana. Il comitato di gestione sarà completato da sette dirigenti scelti tra i dipendenti di quattro ministeri (Infrastrutture, Economia, Ambiente, Cultura), Regione Veneto, Comune di Venezia e Città metropolitana. C' è poi un Comitato consultivo di cinque membri, scelti su proposta dei sindaci di Venezia e Chioggia, Autorità portuale, Capitaneria di Porto e Giunta regionale. L' Agenzia avrà 100 dipendenti, con selezione pubblica, il che pone problemi sul futuro dell' organico del Consorzio Venezia Nuova e consociate, oggi superiore alle 230 unità. Infatti, il decreto prevede la cancellazione del Consorzio Venezia Nuova (e collegata Comar) che però è costituito da imprese di costruzioni private ed è concessionario dello Stato per il **Mose**. Se ne occuperà un "commissario liquidatore" (nominato dal ministro Paola De Micheli), che assumerà





Il Fatto Quotidiano

Venezia

le funzioni svolte da "tutti gli organi, anche straordinari". A questo punto dovrebbe finire l'era degli amministratori straordinari nominati dopo lo scandalo, che sono Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Il liquidatore farà completare il **Mose** e lo consegnerà (a fine 2021) all' Agenzia, controllerà i bilanci e adotterà atti "di natura negoziale". Di conseguenza, dovrà chiudere le partite economiche aperte, creando un fondo di beni del Consorzio a garanzia di "eventuali obbligazioni non soddisfatte", ovvero malfunzionamenti e contenzioso. Questo rischia di diventare un capitolo oneroso e litigioso, visto anche che le società private chiedono allo Stato circa 200 milioni di euro di danni, come conseguenza del commissariamento di fine 2014. "Capisco che i politici, dopo 5 anni, decidano di prendere in mano il **Mose**, visto che siamo alla fase finale. Ma una telefonata avrebbero potuto farcela", commenta Giuseppe Fiengo. Che non nasconde qualche perplessità sul decreto. "Mi pare confuso in alcune parti. Siamo sicuri che la riforma abbia le ragioni d' urgenza che motivano un decreto? Noi amministratori straordinari non siamo un organo del Consorzio e quindi come può il liquidatore assumere i nostri poteri? E qualche dubbio c' è anche sulla messa in liquidazione di una società privata".

Mose e laguna, tutto in un'Agenzia

Chiude il Consorzio Venezia Nuova: sarà rilevato dal nuovo ente pubblico che sarà operativo in ottobre Entro 30 giorni la nomina del commissario liquidatore: la svolta nel decreto Agosto, con un pacchetto per la città

NICOLA MUNARO

LA SVOLTA VENEZIA In buona sostanza, si tratta di una rivoluzione epocale. Netta come fu l'atto di nascita che nel 1982 diede vita al Consorzio Venezia Nuova, il braccio operativo con un pool di imprese incaricate di costruire il **Mose**, sotto il controllo (e con l'erogazione dei finanziamenti statali) dell'allora Magistrato alle acque, istituzione storica a Venezia poi cancellata in fretta e furia all'ombra dell'inchiesta sulle tangenti per la costruzione delle dighe mobili. E venerdì sera con un provvedimento inserito nel Decreto Agosto il Governo ha deciso di segnare la fine del Consorzio per far nascere l'Autorità per la laguna, nuova struttura che riunirà ministeri e istituzioni locali e che avrà competenza sulle materie della laguna di Venezia. In un certo senso è un ritorno all'antico, con la politica (le istituzioni statali e locali) che entrano in campo direttamente, come fu all'inizio del Consorzio, quando i vertici erano appunto diretta emanazione della politica di allora, basti pensare a Luigi Zanda, oggi senatore Pd e presidente dal 1985 al 1995, o a Franco Carraro e Paolo Savona, che gli succedettero. Venne poi l'epoca di Giovanni Mazzacurati, che divenne presidente nel 2005, ma dopo 22 anni da direttore, nella quale il Cvn - pur mantenendo un legame filiale con la politica romana - diventò di fatto quel feudo locale di potere che l'inchiesta sul **Mose** portò a galla. Oggi, dopo cinque anni di un commissariamento e soprattutto di scontri, liti, personalismi, rallentamenti e dispersione di soldi, il Cvn viene smontato per far posto all'Agenzia e alla politica che torna a prendere in mano il timone. Come? GLI INGRANAGGI L'Autorità per la laguna sarà quindi operativa già nei prossimi mesi, dopo che il decreto verrà trasformato in legge da Parlamento, con ogni probabilità per ottobre. L'intenzione quindi, è che nei mesi finali del 2020 il nuovo ente di governo della laguna possa muovere i primi passi in modo che nel corso del 2021 possa vedere entrare in funzione tutte le prerogative che le sono consegnate dal Decreto Agosto. Ciò che più conta, è che da questo autunno (in caso di emergenza) l'Autorità - a cui partecipano gli enti locali - possa essere in grado di decidere l'eventuale alzata delle paratoie del **Mose**. Nei fatti l'Autorità per la laguna ha natura di ente pubblico non economico, ha un'autonomia di gestione e crea una società in house che si avvarrà delle competenze che hanno lavorato al **Mose** finora, assumendo così il personale di Consorzio, Thetis e Comar. Il presidente dell'Autorità verrà nominato dalla Presidenza del consiglio dei ministri con un Dpcm apposito, su proposta del ministro alle Infrastrutture e sentiti gli enti locali. Per chiudere l'esperienza del Cvn, la cui concessione scade il 31 dicembre 2021 (data della consegna dell'opera) verrà creata anche la figura del commissario liquidatore che verrà nominato entro trenta giorni dall'entrata in vigore del Decreto Agosto e avrà il compito di gestire il Cvn, scioglierlo e liquidarlo alla consegna del Cvn. Ovvio quindi che si vada verso un superamento dello stesso Consorzio fin da subito, nonostante un periodo in cui - giocoforza - saranno presenti sia l'Autorità sia lo stesso Cvn. A fianco dell'Autorità per la laguna, il Decreto Agosto ha istituito anche il Centro internazionale di studi sui cambiamenti climatici per candidare Venezia ad essere una delle punte più avanzate in materia di sostenibilità ambientale e climatica. LE REAZIONI «È una cosa positiva perché era importante tenere unite tutte le competenze sulla laguna



Il Gazzettino

Venezia

e questo avviene - commenta Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto - Come ente statale penso sia più indipendente e forse, sottolineo forse, può essere un vantaggio. Lo svantaggio? Può essere la distanza da Venezia ma se l' Agenzia riuscirà a collaborare con gli enti locali, farà un ottimo lavoro. Se questo passo significa la fine del Cvn - aggiunge Zincone - io mi auguro e ho fiducia che le competenze interne al Consorzio restino. Per quanto riguarda i commissari devo dire che hanno fatto ciò che la legge gli chiedeva, hanno svolto al meglio il loro compito di riportare tutto in una sfera di legalità ma il loro tempo è concluso e quindi la fine di questa fase commissariale mi sembra giusta. Ora serve un'impronta più imprenditoriale». E i commissari? Francesco Ossola è lapidario: «nessun commento, il governo decide e noi ottempereremo». Mentre il suo collega, Giuseppe Fiengo, si lascia andare: «L' idea che possa finire l' epoca dei commissari è anche giusta, è nella natura delle cose, al di là delle polemiche che ci possono essere, sono naturali conclusioni di vicenda. Doveva comunque finire il Consorzio, il 31 dicembre 2021». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Dal Mose al turismo Il piano per Venezia

Il Decreto Agosto contiene una serie di norme che incidono sul futuro della città Gli albergatori: «Bene la cig prorogata». Pellicani: «Centro sul clima, una vittoria»

NICOLA MUNARO

NUOVO ASSETTO VENEZIA Salvo intese: ovvero, sono ancora possibili modifiche. Il Decreto Legge Scostamento, meglio noto come Decreto Agosto, non dovrebbe tuttavia modificare l'impianto e l'impatto per quanto riguarda i provvedimenti per Venezia e la laguna. Sia nella parte che incide direttamente - come la nuova Autorità per la laguna (ne riferiamo a pagina 13 del fascicolo nazionale), il nuovo Centro studi sui cambiamenti climatici o il via libera alle crociere dal 15 agosto - sia nelle norme indirette, come tutto il pacchetto del ministero dei Beni culturali adottato per le città storiche nei settori del turismo e del commercio. Le misure, con le ricadute per la città (ma anche per le località turistiche e storiche del Veneziano) sono evidenziate nella tabella in alto, ma nella sostanza potranno portare un bel po' di novità nei settori toccati dall'emergenza coronavirus. Si va dalle misure sui plateatici a quelle sulle tasse, da interventi a sostegni dell'occupazione, ad aiuti a enti e operatori della cultura e del turismo, ma anche a proprietari di dimore storiche, hotel, strutture ricettive.

LE CATEGORIE Sul fronte delle categorie, parla Claudio Scarpa, direttore dell'Associazione Veneziana Albergatori: «Si nota lo sforzo del governo nel venire incontro alle evidenti difficoltà del settore turistico - osserva - Tra le varie misure, ritengo importante l'estensione della cassa integrazione ma è positivo che siano stati inseriti, per la prima volta, anche provvedimenti specifici per le città d'arte. Mentre le località turistiche del litorale e della montagna, nonostante le difficoltà, stanno comunque registrando una discreta ripresa in questi mesi estivi, città come Venezia e Firenze sono quelle che stanno soffrendo di più e va fatto uno sforzo ulteriore in questa direzione. Vediamo con favore anche la politica di sgravi e i provvedimenti sui plateatici. Come osserva però anche Federalberghi a livello nazionale, all'interno della manovra mancano misure specifiche per città che sono profondamente colpite dalla mancanza dei visitatori stranieri. A Venezia per esempio i turisti stranieri rappresentano il 90% del totale delle presenze in città, molti dei quali, se si escludono francesi, austriaci e tedeschi, attualmente non possono lasciare il loro paese e viaggiare. Le misure devono tenere conto del peso di questa assenza che non dipende dalle nostre imprese ma da dinamiche internazionali che non sembrano destinate a risolversi a breve». **LA POLITICA** Il fronte politico, invece, risente del clima elettorale. Così, se il sindaco Luigi Brugnaro attende che quel salva intese venga superato e si arrivi alla firma del decreto da parte del Capo dello Stato (che dovrebbe arrivare mercoledì), per avere il quadro preciso delle norme, sul versante del centrosinistra i toni sono ben diversi. Di «svolta storica» parla il sottosegretario al Mef, nonché candidato sindaco del centrosinistra Pier Paolo Baretta: «Si chiude il lungo e difficile periodo commissariale del Consorzio Venezia Nuova commenta e si mette fine a una gestione frammentata e non efficiente degli equilibri ambientali della laguna». Una conferma, osserva Baretta, dell'attenzione del Governo per Venezia che l'attuale maggioranza a Ca' Farsetti contesta: «Al miliardo e 400 milioni di finanziamenti arrivati in questi ultimi anni e ai quali ho contribuito, si aggiungono ora altri 530 milioni per l'avvio della nuova Autorità. Salvaguardia, ambiente e sviluppo convivono in un'unica visione». Per il deputato del Pd Nicola Pellicani l'aspetto più innovativo del Dossier Venezia è il varo del Centro internazionale di studi sui cambiamenti climatici: «Il DI Agosto accoglie il percorso da me proposto





Il Gazzettino

Venezia

per dar forma al centro». L' iter prevede la nomina, entro tre mesi, di un comitato di tre esperti che avrà il compito di predisporre lo statuto e il progetto scientifico dell' istituzione, la cui nascita era già stata indicata nell' ultima Legge di Bilancio del Governo. «Il Centro porterà a Venezia le esperienze più avanzate - prosegue Pellicani - con il compito di sperimentare politiche per risolvere i problemi dell' ambiente. E questa attività sarà un segno concreto della possibilità di portare in città attività alternative al turismo», con il coinvolgimento di istituzioni pubbliche, Unione Europea in primis, ma anche private. «Tutto ciò, con la fine della fase commissariale del Consorzio Venezia Nuova e la nascita dell' Autorità per la laguna, che a me piacerebbe che si tornasse presto a chiamare Magistrato alle Acque - conclude il deputato Pd - apre poi un altro scenario, che sarà quello di assicurare continuità alle risorse necessarie per la città», oltre a quelle già assicurate dal Recovery Fund varato a livello comunitario. Ma questo è già un altro capitolo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Martella: «L' Autorità è una svolta storica»

«Il Mose andava completato, ma la città non si salva soltanto con le dighe mobili» «Sulle Grandi navi presto la decisione definitiva, l' Autorità avrà voce in capitolo»

L' INTERVISTA VENEZIA Di nuovo, ancora una volta, di più al centro. Dell' attenzione nazionale, degli interessi internazionali e di un rilancio che passa attraverso la salvaguardia di una città simbolo nel mondo. Tutto in una volta sola, grazie all' approvazione, venerdì sera, da parte del Consiglio dei ministri della norma che costituisce l' Autorità per la laguna di Venezia (che gestirà il **Mose**) e dà il via al Centro internazionale di studi sui cambiamenti climatici. Un «salto di qualità» come lo definisce Andrea Martella, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Sottosegretario, con l' Autorità per la laguna finisce l' era del Consorzio Venezia Nuova e comincia una nuova storia... «Per Venezia si tratta di una svolta storica che la proietta nel futuro e che ribadisce la sua specialità e unicità attraverso la costituzione di un' Autorità nazionale che dovrà gestire non solo il **Mose**, ma tutti gli interventi necessari per la salvaguardia della laguna. È un grande passo verso il futuro». Cardine di tutto, è la salvaguardia dell' ecosistema... «Il passato va superato, il **Mose** deve essere concluso e reso funzionante. Con questo decreto reperiamo anche i 530 milioni che servono per concludere l' opera. Siamo però consapevoli che Venezia non si salva solo con il **Mose** ma con tutti gli interventi per la salvaguardia della città, che non si limitano solo alle dighe mobili. Si rende necessaria ora una rivitalizzazione socio-economica e un nuovo modello di turismo che sia più sostenibile». **Qual è il cambio di passo imposto dall' Autorità?** «Viene sancito il principio fondamentale che la governance della laguna deve essere unitaria. Ci sarà un unico ente che assumerà su di sé tutta la salvaguardia di Venezia e che potrà gestire ogni passaggio in maniera più efficiente e trasparente. Viene, poi, ripristinato di fatto il Magistrato alle acque, istituzione storica per i veneziani. E nella sua parte veneziana, il Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto diventerà il braccio operativo dell' Autorità. Quest' ultima, anche attraverso una società in house, si occuperà della gestione e della manutenzione del **Mose** oltre che di approvare il programma di interventi per la tutela della città e la salvaguardia della laguna». **Che ruolo per gli enti locali?** «Comune di Venezia, Città metropolitana e Regione Veneto saranno rappresentati nel comitato di gestione dell' Autorità, secondo un principio di leale collaborazione. Si tratta di un' Autorità nazionale, certo, ma con il coinvolgimento degli enti locali in ogni decisione». **In definitiva, ed era la grande preoccupazione veneziana, chi deciderà se e quando alzare il **Mose**?** «Lo deciderà l' Autorità per la laguna, che ha sede a Venezia e comprende le rappresentanze locali».



Il Gazzettino

Venezia

Politicamente, quanto pesa la creazione dell' Autorità? «Viene puntellata e rafforzata la Legge speciale per Venezia proprio grazie a questo unico governo della laguna e del **Mose**: si dimostra una rinnovata attenzione per Venezia». **E sulle Grandi navi?** «Al più presto bisognerà assumere una decisione definitiva, e questo sarà compito del Governo e dei ministeri competenti. Ma è chiaro come l' Autorità, cioè l' ente che gestisce la salvaguardia della laguna, avrà un' importante voce in capitolo quando dovrà essere presa una decisione». Perché c' era bisogno di quest' Autorità? «Se ne sentiva il bisogno da almeno vent' anni, finalmente si compie una svolta. Si andrà a chiudere con l' esperienza del Consorzio Venezia Nuova e si attiverà un' autorità in grado di arrivare a fine della vicenda di realizzazione dell' opera, gestendone poi i passi successivi». A fianco dell' Autorità, è stato creato il Centro internazionale di studi sui cambiamenti climatici. Il suo ruolo? «Possiamo parlare di una svolta green perché nella decisione ci muove l' obiettivo della sostenibilità ambientale e di mettere in connessione i patrimonio di conoscenze internazionali in materia di cambiamenti climatici. Così Venezia potrà essere al centro di risorse e finanziamenti anche di rango europeo». Nic.Mun. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Le reazioni Apprezzamento, ma anche prudenza

I costruttori: «Bene, ma c'è bisogno di poteri speciali anti-burocrazia»

I COMMENTI VENEZIA La nuova Autorità, che tra gli altri poteri annovererà anche quelli dell'ex Magistrato alle Acque, piace a metà ai costruttori. Se da un lato c'è cauto ottimismo per i contratti in essere, i dubbi riguardano principalmente l'annoso nodo della burocrazia e le coperture per concludere i lavori. Senza tralasciare l'impatto sulla situazione lavoratori. Giovanni Salmistrari, presidente dell'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) apprezza diversi aspetti della novità, ma con alcuni distinguo: «Il giudizio non può che essere positivo, da tempo sostenevo che il periodo emergenziale dovuto ai famosi scandali fosse concluso, che bisognava guardare avanti nell'interesse di Venezia e della sua laguna. Ora spero che con questo ulteriore passo si chiarisca se vi sono i finanziamenti per completare tutte le opere che, ripeto a rischio di sembrare noioso, non sono solo le dighe mobili». L'esponente della categoria prosegue nella disamina delle competenze che saranno affidate all'agenzia governativa, puntando dritto sul problema burocrazia e auspicando che resti solo un brutto ricordo: «Mi auguro che la nuova agenzia alla quale non sarà affidata solo la manutenzione del **Mose**, ma

che dovrà occuparsi di tutta la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, venga dotata oltre che dei finanziamenti necessari anche di poteri speciali al fine di non cadere dentro alla burocrazia che troppo spesso in questo Paese impedisce di agire in modo efficace, veloce e conseguentemente risparmiando sulle opere di cui si ha bisogno». Da ultimo, Salmistrari individua il problema della copertura economica per comprendere dove trovare i fondi necessari alla prosecuzione dei lavori: «Hanno sempre dichiarato che i soldi ci sono, in particolare vi è una cifra importante di circa 500 milioni dovuta ai risparmi sugli interessi che erano stati stanziati e che sono sicuramente di competenza del Consorzio. Se non vengono dirottati altrove, insieme al saldo dell'importo originale, sono sufficienti a rispettare gli impegni per tutti i lavori in corso e quelli affidati in corso di progettazione». Moderato ottimismo anche nelle parole di Devis Rizzo, di Kostruttiva: «Non ci sono né timori né entusiasmi. È evidente che il Governo ha deciso di iniziare una svolta sulla partita del **Mose**, questo è un dato di fatto. Ne prendiamo atto, ben venga, ma chiediamo che dal punto di vista dei lavori il cambio di passo si veda anche sulla burocrazia». La scelta di cambiare è ritenuta molto importante da Rizzo: «È una scelta di peso, di sostanza, non di poco conto. Per quanto riguarda i nostri lavori e contratti, non riteniamo che siano in discussione: siamo fermi ai contratti con il Consorzio Venezia Nuova, il quale finirà i lavori, attraverso chi verrà a occuparsene. Il nostro mestiere lo facevamo prima e lo faremo adesso, non cambia nulla, chi arriverà potrà contare sulla nostra professionalità». Per quanto riguarda il futuro, il presidente dell'associazione di imprese chiarisce: «Noi porteremo la nostra esperienza e la nostra conoscenza del territorio e dell'opera. Da un lato la stiamo facendo, dall'altro siamo anche imprese che sanno come muoversi nel contesto». Per questo motivo Rizzo spiega che è troppo presto per comprendere cosa succederà in futuro: «Il soggetto chiamato a decidere avrà tutte le capacità e risorse per stabilire come procedere, è però prematuro dire qualcosa sulla gestione dell'opera, quello che capiterà lo si vedrà domani, noi restiamo a disposizione». Tomaso Borzomì © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

tempi e funzioni del nuovo organismo

Consorzio chiuso, Provveditorato addio Gestione del Mose all' Autorità a fine 2021

Il sottosegretario Martella: «Basta frammentazioni, un solo ente gestirà la salvaguardia, con le amministrazioni presenti»

Roberta De Rossi Finisce l'era del Consorzio Venezia Nuova e pure quella degli uffici veneziani del Provveditorato interregionale delle opere pubbliche: per tutto quanto riguarda la salvaguardia di Venezia e delle sue acque (Mose compreso) con l'approvazione in Consiglio dei ministri, è iniziata l'era dell'**Autorità** per la laguna di Venezia. Non sarà una gestione "veneziana": il boccino resterà saldo nelle mani dello Stato, ma gli enti locali sederanno nel comitato di gestione. Ma quali poteri avrà, quali fondi, quando sarà operativa? Andiamo per punti, scorrendo il testo del decreto. primo step: UN MESE La nuova **Autorità** non sarà operativa "domani": prima la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale e poi, entro due mesi, la conversione in legge in Parlamento. A quel punto scatteranno i 30 giorni per la nomina del presidente dell' **Autorità** e del commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova. «Considerando i tempi, il passaggio definitivo delle consegne avverrà con la conclusione del Mose, a fine 2021», dice il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, il veneziano Andrea Martella. una nuova "autorità": cosa farà? Il decreto del governo, biglietto da visita dell' **Autorità** per la laguna di Venezia, la definisce come «ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del ministro delle Infrastrutture. All' **Autorità** sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare, comprese quelle del Magistrato alle Acque e trasferite al Provveditorato interregionale». Tradotto? Dovrà approvare il piano triennale per la tutela della laguna, gestirà il Mose, progetterà e coordinerà tutti gli interventi di salvaguardia, avrà funzioni di polizia lagunare, rilascerà le concessioni per lo scarico delle acque reflue, regolando la navigazione e le opere necessarie al mantenimento dei canali. chi ne fa parte? Al vertice, l' **Autorità** avrà un presidente operativo, nominato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - su proposta del Mit, sentiti Regione e Comune di Venezia - «scelto tra persone che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità, con alta e riconosciuta competenza ed esperienza». Tre anni di incarico, un solo rinnovo possibile. Presiederà un Comitato di gestione tecnico, composto da 7 dirigenti scelti dalle singole amministrazioni «tra il personale del ministero Infrastrutture e trasporti, Economia e finanze, Beni culturali e turismo, Ambiente, Regione Veneto, Città metropolitana e Comune di Venezia». C'è poi un Comitato consultivo con esperti indicati dai Comuni di Venezia e Chioggia, **Autorità portuale**, Capitaneria e giunta regionale. «Con l' **Autorità** si riconosce la specificità e unicità di Venezia e della sua laguna», commenta Martella, «ma era giusto che un' opera dello Stato come il Mose e fondi pubblici della Legge speciale venissero gestiti da un' **Autorità** statale, nella quale però gli enti locali sono per la prima volta pienamente presenti». Resta il Comitato interministeriale: avrà il compito - questo sì politico - di definire il piano degli interventi. una società "in house" per il mose Tra le funzioni principali dell' **Autorità** ci sarà la gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria del Mose. Lo farà attraverso una società «interamente partecipata, per servizi professionali e di assistenza tecnica di elevata specializzazione». E il personale? È previsto



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

un percorso di selezione come da decreto 165/2001, fortemente voluto da M5s. E i lavoratori di Cvn, Comar, Thetis? «Hanno competenze uniche, difficili da replicare per gli esterni», commenta Martella. La selezione terrà conto dei loro titoli, ma il percorso non è per ora automatico. con quali e quanti soldi? All' **Autorità** è assegnato un contingente di 100 unità: i dipendenti dell' ex Provveditorato potranno fare domanda di trasferimento. Avrà in dotazione 2,5 milioni per il 2020 e 10 per il 2021. E i 530 milioni che servono a completare il Mose? L' articolo 23 è criptico nel linguaggio tecnico e non dà cifre. «Ma sostanzialmente stanziava i 530 milioni mancanti al completamento dell' opera», assicura il sottosegretario Martella, «si tratta di fondi non spesi, ratei "ritrovati" dall' ex provveditore Linetti e ora messi a disposizione per completare l' opera». Entro il 31 marzo 2021, dice il decreto. il commento «Sono molto soddisfatto perché l' **Autorità** segna la svolta, aprendo una pagina nuova in cui unicità e specificità di Venezia sono riconosciute e con una governance all' altezza», commenta Martella, «non solo gestirà il Mose, ma tutta la salvaguardia della città e laguna, dalla manutenzione al disinquinamento, senza più frammentazioni di competenze». centro per il climall decreto dà anche organismi al già istituito Centro Internazionale di Studi sui Cambiamenti Climatici. «Una tappa importante: si passa alla fase operativa», commenta il deputato pd Nicola Pellicani, «nascerà perciò a Venezia un centro con l' obiettivo di assegnare ai problemi veneziani la dimensione internazionale che meritano, un' interfaccia fra il mondo della ricerca e quello dei decisori a beneficio della città, ma anche con lo scopo di trasmettere conoscenze, con un interesse primario per il bacino del Mediterraneo». --

Ripartono le crociere Venezia resta in dubbio

Continua il lockdown del porto crociere di Venezia. Nonostante il Governo abbia permesso alle navi di riprendere il mare dopo lo stop per Covid, la laguna rimane fuori dagli itinerari delle grandi compagnie che avvieranno i motori a Ferragosto. Msc ha già ufficializzato lo spostamento su Trieste, mentre Costa Crociere prende tempo: non ha ancora confermato l'addio a Venezia. Una prospettiva che rischia di lasciare a terra la Marittima e i 4 mila lavoratori collegati, appesi al filo della cassa integrazione, che domani protesteranno. Intanto, il comitato No grandi navi non abbassa la guardia e rimane in allerta per protestare contro le navi, convinto di un possibile blitz. Un elemento, quello delle proteste, che potrebbe avere effetti sulla decisione finale di Costa. (p. c.)



Crociere, via libera dal 15 agosto ma le compagnie vanno altrove

«Irrisolto il nodo degli attracchi, domani un vertice con gli operatori portuali per decidere il da farsi» Royal Caribbean ha portato le navi a Ravenna e Msc ha sospeso fino al 2021 i viaggi a Venezia

ELISIO TREVISAN

CROCIERE MESTRE Il Governo ha dato il via alle crociere in Italia ma a Venezia non ha ancora deciso dove dovranno andare le navi bianche, se alla Marittima o da qualche parte a Marghera. E se dovranno andare a Marghera, finiranno attraccate a banchine di terminal che trattano anche carbone o rottami di ferro, proprio in questo momento di post-Covid, quando le precauzioni sanitarie dovrebbero essere massime? A Venezia, insomma, la ripartenza decisa dal Governo rischia di non esserci, o di essere quasi irrilevante.

RISCHIO FLOP Come da otto anni a questa parte, dunque, in laguna la notizia del nuovo Decreto della presidenza del Consiglio dei ministri, che ridà il via alle crociere dal 15 agosto, viene intesa come l'ennesima beffa, tra le tante subite dalla primavera del 2012 quando il duo di ministri Clini-Passera varò il decreto che impedisce alle navi da crociera più grandi di 40 mila tonnellate di stazza di transitare per il bacino di San Marco. Da allora i vari governi che si sono succeduti non hanno fatto nulla per stabilire le rotte alternative lasciando che i grattacieli galleggianti continuassero a passare davanti a San Marco. Il Comitato degli ambientalisti No Navi, che sono molti meno dei 20 mila lavoratori del porto ma urlano molto più forte e mandano foto e video ai media di mezzo mondo, ha già gridato allo scandalo: «Il Governo del Movimento 5Stelle, del Pd, di Leu, di Italia Viva si è assunto la responsabilità di far ripartire le crociere dal 15 di agosto. Siamo nel pieno della campagna elettorale per le amministrative, vedremo ora cosa ci verranno a raccontare». Tra i candidati cui si riferiscono c'è Pier Paolo Baretta, sottosegretario all'Economia di più di un Governo tra gli ultimi che si sono succeduti, che lo scorso 23 febbraio all'Heritage Tower di Marghera, mentre fuori i lavoratori portuali protestavano per le mancate decisioni sulle crociere e sulla manutenzione dei canali che si stanno interrando, disse che «tutti siamo pressati dalla contraddizione tra un porto fortissimo e un ambiente fragilissimo, e fingere che non ci sia è deleterio: perciò gli imprenditori devono sapere che non si può fare tutto, e gli ambientalisti devono sapere che non si può bloccare tutto». E per fare, cioè per prendere le decisioni attese da otto anni, serve «se non l'unanimità, almeno una forte maggioranza. Non dobbiamo avere dubbi, e noi Governo non ne abbiamo, la strada è segnata». Da allora, purtroppo, questa strada segnata ha continuato a portare ad un vicolo cieco. Domani in Prefettura si riunirà il Comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico con i vertici delle autorità competenti e gli operatori portuali per valutare cosa fare, cosa non fare, cosa imporre, come insomma recepire l'ultimo Decreto del Governo. Sempre domani alle 11 in Stazione Marittima, Piazzale Isonzo, i rappresentanti delle principali categorie di operatori portuali che lavorano con e per le navi da crociera lanceranno un appello al Governo e alle Istituzioni in difesa del lavoro e della dignità dei lavoratori chiedendo che non si faccia accecare dai No Grandi Navi ma valuti analizzando obiettivamente la situazione, e soprattutto decida in fretta, ma le premesse non sono delle migliori visto che, appunto, siamo in piena campagna elettorale e i No Navi non a caso l'hanno appena rimarcato. LE CANCELLAZIONI E le compagnie? Royal Caribbean già a giugno aveva deciso di abbandonare Venezia con la sua nave Rhapsody of the Seas, almeno per tutta la stagione 2021, spostandola a Ravenna: così per



Il Gazzettino

Venezia

due anni Venezia perde 120 mila passeggeri, una clientela internazionale, in particolare americana, di fascia alta e altissima, che soggiorna negli alberghi prima o dopo la crociera, che compie viaggi aerei internazionali sfruttando la potenzialità dell' aeroporto Marco Polo, che ha un' alta capacità di spesa in negozi del lusso e ristoranti tipici della tradizione veneziana. La decisione della compagnia non è stata presa a causa del Covid, perché sposta la nave appunto a Ravenna, ma per le incertezze sulla gestione delle crociere in laguna. Poi c' è Msc, che invece assieme a Costa fa parte delle compagnie con grandi navi e prezzi alla portata di un turismo più di massa: ebbene, Msc ha sospeso gli scali in laguna fino al 2021, salvo ripensamenti dell' ultima ora per far tornare qualche nave da Trieste a Venezia ma se ne parlerà in autunno. Rimangono, dunque, Costa e poco altro, e bisognerà vedere cosa deciderà di fare la compagnia italiana che appartiene al Gruppo Carnival Corporation e controlla la tedesca Aida Cruises: aveva deciso di attendere il Decreto del Governo prima di confermare o meno la sua programmazione su Venezia che, fino a pochi giorni fa, per agosto prevedeva comunque solo un paio di navi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

«Bisogna avviare subito i lavori per scavare i canali portuali»

L' APPELLO MESTRE «Non facciamoci ulteriore male da soli». Perciò, dicono gli operatori riuniti nella Venezia Port Community, tutti quelli che operano nello scalo lagunare devono comportarsi come hanno sempre fatto, rimboccandosi le maniche e continuando a lavorare. Il tempo delle polemiche, insomma, per loro non c'è mai e quello delle proteste dev'essere solo una parentesi. LA PROTESTA Domani mattina assieme ai lavoratori saranno alla Marittima per dire al Governo che non può far ripartire le crociere e allo stesso tempo «tagliare fuori Venezia per l' indecisione dei Ministeri sul futuro del comparto in città e l' ostilità di coloro che paiono non comprendere che un futuro sostenibile può esistere». Allo stesso tempo, però, gli operatori non si arrendono e continuano ostinatamente a voler guardare il bicchiere mezzo pieno, e quindi propongono di sfruttare al massimo «le decisioni d' emergenza» riferendosi «ai 26 milioni destinati espressamente alla manutenzione dei canali e alla gestione del problema fanghi in Laguna, prevedendo interventi manutentivi ai principali canali portuali attraverso i quali passano le navi e alla cassa di colmata del Molo Sali lungo il canale industriale Nord; alla parallela decisione di istituire una nuova Autorità con competenze specifiche sull' intera Laguna di Venezia; e al commissariamento del porto con la conseguente nomina in questa carica straordinaria dell' ex presidente **Pino Musolino**, che ha evidentemente contribuito a risollevarsi in sede governativa il tema Venezia come un' emergenza nazionale». Tutti questi fattori nuovi potrebbero offrire opportunità che fino all' altro ieri sembravano essere sepolte sotto la cronicizzazione dei problemi e delle soluzioni mai realizzate. Per questo «è il momento di lasciare da parte le polemiche e le troppe parole, e di agire con fatti concreti facendo partire subito i lavori ,specie quelli relativi alla navigabilità dei canali e all' accessibilità del porto - afferma Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community -. Gli imprenditori e gli utenti portuali dichiarano da subito la loro piena disponibilità ad appoggiare e sostenere la logica del fare, senza la quale rimarrebbe solo la logica delle responsabilità». LA PROPOSTA Questo naturalmente vale per il porto commerciale ma anche per il settore delle crociere: «Venezia, insieme con Civitavecchia, ha subito più di ogni altro scalo nazionale il blocco totale delle crociere per l' emergenza Covid - conclude Santi -. Con la ripartenza autorizzata dal Governo e con i piani di sicurezza messi a punto dalle principali compagnie del mercato è ora più che mai necessario non farsi ulteriore male da soli». (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la decisione del governo

Via libera alle crociere a partire dal 15 agosto con l' incognita Venezia

Era nell' aria, ora c' è l' ufficialità: dal 15 agosto in Italia ripartiranno le crociere. L' annuncio è arrivato venerdì in tarda sera, per bocca dello stesso presidente del Consiglio Giuseppe Conte: «Non vogliamo nuove restrizioni, nel nuovo dpcm è prevista la ripartenza delle navi da crociera dal 15 agosto, la ripresa delle attività fieristiche con allestimenti che possono partire subito e le fiere vere e proprie dal 1 settembre». Ma se da un lato il settore ha ricevuto il semaforo verde dopo i mesi di stop durante il lockdown, resta l' incognita sulle grandi navi a Venezia. Nei giorni scorsi, infatti, segnali di natura opposta sono arrivati dalle due maggiori compagnie. Da una parte, Msc ha già fatto sapere di rinunciare senza troppi rimpianti allo scalo lagunare, preferendo Trieste a Venezia. Se ne riparlerà nel 2021. Scelta dettata da motivazioni logistiche, ma anche per facilitare il più possibile la ripartenza delle attività. Ripartenza che, evidentemente, a Venezia sarebbe stata più complicata anche per via delle già annunciate proteste da parte del Comitato No Grandi Navi, pronto a «boicottare» l' eventuale arrivo dei giganti del mare in una città fragile in cui dev' essere ancora trovata una soluzione al passaggio davanti al bacino San Marco. D' altra parte, Costa Crociere sta seriamente prendendo in considerazione la possibilità di ormeggiare le sue navi a Marghera. Ipotesi per altro arrivata sul tavolo del Comitato Provinciale per l' Ordine e la Sicurezza Pubblica presieduto dal prefetto Vittorio Zappalorto e ragionata 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. Una volta attraccate i passeggeri sarebbero trasportati alla stazione Marittima per le operazioni di check out e check in. --e.p.



Stop al Gpl, incognita indennizzi «Grave segnale per chi investe»

La rabbia di Marinese. Ferro: iter precipitoso. Stanziati 5 milioni, ne servono 35

Monica Zicchiero

VENEZIA «Un precedente gravissimo lo stop per decreto a un impianto autorizzato dal ministero ed enti terzi. Un brutto segnale a chi chiede certezza per gli investimenti». È furibondo il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese. Il «decreto Agosto» ha infatti sancito che il deposito Gpl di Punta Colombi a Chioggia non entrerà mai in funzione: «Al fine di tutelare l'ambiente e la pubblica sicurezza nonché salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale, nei siti italiani posti sotto la tutela dell' Unesco è vietato il rilascio di autorizzazioni e di ogni altro atto di assenso - è scritto - e l' avvio dell' esercizio degli impianti di stoccaggio di Gpl già autorizzati e non ancora in esercizio». La norma vale solo per gli impianti Gpl, ma non è chiaro se ce ne siano altri in Italia, oltre quello di Chioggia. «Ci sarà una ricognizione nei prossimi mesi per capire quanti e dove siano, presenti o in fase di richiesta in Italia - riferisce il ministro per i Rapporti con il Parlamento Federico d' Incà, esponente 5S che ha seguito la partita da vicino - Al momento sembra esserci solo quello di Chioggia». Il che fa scattare la reazione di Confindustria: «Una norma ad personam», esclama Marinese. Più cauta Costa Bioenergie, che per realizzare il deposito da 9 mila metri cubi di Gpl portato da navi gasiere dalla Tunisia ha investito oltre 35 milioni di euro e anni di liti giudiziarie. L' azienda attende il testo del decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale e le valutazioni dei suoi legali. A dirla tutta, lo stop era un esito largamente atteso, tanto che pare che da mesi fossero in corso trattative sull' indennizzo. Il decreto fissa il plafond per il 2020: 5 milioni di euro, che però sono ben lontani dai 35 di cui sopra. «Nel 2021 verrà reiterato dopo aver fatto la ricognizione amministrativa. Sarà poi il Mise a seguire la pratica e il confronto con le aziende per il risarcimento dei costi vivi», assicura D' Incà. Il deposito autorizzato dall' allora ministro alle Infrastrutture Maurizio Lupi (in carica dal 2013 al 2015) fu in seguito avversato da molte forze politiche, in primis M5s, Pd e Lega. Che hanno sposato le preoccupazioni dei chioggiotti per un impianto troppo vicino alle case: «Chioggia ha vinto!», ha esultato il Comitato No Gpl. «Sono felicissimo-conviene il sindaco 5s Alessandro Ferro - Da libero professionista so quanto sia importante avere certezza degli investimenti. Ma qui sono stati fatti forse in maniera precipitosa, non tenendo conto del luogo e in assenza delle autorizzazioni per l' uso della banchina. Spiace che si spendano 5 milioni di soldi pubblici per gli indennizzi, ma era doveroso recuperare una situazione insostenibile, che rischiava di avere costi sociali decisamente più alti». La politica ha dato e la politica ha tolto. Un monito per le imprese? «Un brutto messaggio per chi vuole investire - stigmatizza Marinese - Costa Bioenergie l' impianto non se lo era autorizzato da solo e in virtù delle autorizzazioni aveva fatto investimenti rilevanti. E ora si stoppa tutto per decreto: siamo nel comunismo più becero. E domattina, chi ci dice che il blocco non sia esteso a tutte le aziende a rischio rilevante? Sarebbe la fine per **Porto Marghera**».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

dopo lo stop del consiglio dei ministri

No al deposito Gpl, il comitato esulta «È una vittoria di tutti i cittadini»

Il presidente Rossi: la notizia che attendevamo da sempre. Ferro: aspettiamo la conversione in legge del decreto

CHIOGGIA «È una vittoria della città». Così il comitato No Gpl commenta la notizia della soluzione ministeriale per fermare l'impianto gpl di Val da Rio. Una soluzione che il comitato ha atteso, e suggerito, per quattro anni e che ha trovato forma nell'articolo 89 del decreto Agosto, varato venerdì sera dal Consiglio dei ministri. Il comitato gongola, ma per festeggiare pubblicamente attenderà la conversione in legge del decreto, che arriverà entro 60 giorni dalla pubblicazione in Gazzetta attesa per la prossima settimana. Per il comitato, che era a conoscenza dell'intenzione dei ministeri coinvolti di far entrare nell'ultimo decreto del Governo una norma che andasse a vietare gli impianti di gpl nei siti tutelati dall'Unesco, è stato un venerdì di passione, accanto al telefono per ricevere una telefonata da Roma che confermasse la riuscita per percorso ipotizzato nelle settimane precedenti. Nell'ultimo incontro pubblico di fine luglio, il comitato aveva alluso a due possibili strade per chiudere la vicenda: una legge del Parlamento con tutti i passaggi e i tempi necessari per approvarla o un provvedimento del Governo, su cui stavano lavorando i due ministeri coinvolti, Mise e Mit, con un percorso più celere. Per entrambi era necessario pensare anche alla copertura economica perché vietando un impianto, già autorizzato, è evidente che la ditta chiederà lo storno di quanto investito. La svolta è arrivata alle 20 con il voto in Consiglio dei ministri del decreto Agosto che contiene il divieto a realizzare impianti di gpl nei siti Unesco e blocca quelli già autorizzati ma non ancora entrati in funzione. «È la notizia che attendiamo da sempre», commenta il presidente dei No Gpl, Roberto Rossi, «è una vittoria di Chioggia, dei cittadini che mai si sono arresi, delle categorie economiche che ci hanno sempre sostenuto e della buona politica, quella che lavora il bene comune. Il nostro grazie va a tutti coloro che hanno lavorato per centrare l'obiettivo e a chi ci ha dato una mano per portare avanti la causa. Senza aiuti non saremmo mai riusciti per quattro anni a tenere accesa costantemente l'attenzione sull'impianto di Chioggia. Un grazie anche ai parlamentari veneziani, di vari schieramenti, che ci hanno dato disponibilità a sostenere il disegno di legge, se la soluzione finiva in Parlamento, e che nelle prossime settimane saranno comunque chiamati a votare la conversione in legge del decreto. Oggi siamo tutti più sereni, per la grande festa che abbiamo promesso attendiamo però di leggere nero su bianco la legge, fra meno di due mesi ci auguriamo». Ieri in piazza non si parlava d'altro, come del resto nei social. Moltissimi i commenti di ringraziamento al comitato per essersi speso per quattro anni con assemblee, manifestazioni in città e a Roma, esposti, diffide e ricorsi. Nell'ultimo periodo comitato e amministrazione, che in passato hanno avuto qualche momento di frizione, hanno unito le forze per l'obiettivo comune, lavorando fianco a fianco. «Non ho mai smesso di credere che potessimo farcela», spiega il sindaco, Alessandro Ferro, «abbiamo usato la prudenza nell'ultimo periodo senza sbilanciarci troppo, ma eravamo in costante contatto con Roma e sapevamo che si stava lavorando per trovare una soluzione normativa. Oggi la città si sente sollevata. Non abbiamo mai contestato la professionalità della ditta o il progetto di per sé, che senz'altro è conforme alle ultime normative, ma il sito. In quell'area, a ridosso della città, di un porto commerciale, di una marittima passeggeri e nel cuore della laguna, tutelata dall'Unesco, un impianto di quella portata non ci può stare. Il decreto conferma questa posizione».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--Elisabetta B. Anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I grandi nomi dello sport sono di casa a Malamocco con il gruppo Bevanda

Una giornata di sole a base di sport e scampi in compagnia. Come da tradizione, anche quest' anno Malamocco ha ospitato la dodicesima "scampata di Ferragosto" organizzata dal Gruppo Bevanda (150 kg cucinati in totale, con temperatura misurata all' ingresso e distanziamento). L' edizione di quest' anno è stata intitolata a Giuseppe Morich, ex socio scomparso a inizio anno. Come sempre, ospiti d' eccezione dal mondo dello sport: nazionale e locale. Erano infatti presenti nomi e volti che hanno segnato la storia del rugby come Alessandro Troncon, Diego Dominguez, insieme a Andrea Gritti e Carlo Checchinato. Nutrito anche il gruppo di giocatori del Benetton Rugby rappresentato da: Quaglio, Pasquali, Ferrari, Ruzza, Padovani, Esposito, Pettinelli e Sarto sotto gli occhi degli allenatori Crowley, Ongaro (ormai di casa a Malamocco), Bortolami e Galon. Per l' occasione erano presenti anche Luca Bigi (capitano della nazionale) gli storici telecronisti Vittorio Munari e Antonio Raimondi. E ancora Luca Gotti, allenatore dell' Udinese Calcio e l' olimpionico di canoa Daniele Scarpa. In mezzo agli sportivi, anche il presidente del Porto di Venezia **Pino Musolino**. Per la prima volta, è stato assegnato il premio "Scampo d' oro" da assegnare a un veneziano che si è distinto nel mondo dello sport o della cultura. La prima edizione è andata a una leggenda della voga alla veneta: Sergio Tagliapietra "Ciaci". --e.p.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il nuovo mercato ittico sulle ceneri dell'impianto

CHIOGGIA Il mercato ittico all'ingrosso sulle ceneri dell'impianto gpl. Lo propone il gruppo consiliare Cinque Stelle andando a riprendere il vecchio progetto di trasferimento del mercato a Punta Colombi. «Abbiamo sempre sostenuto che l'impianto non sarebbe entrato in funzione», spiega il capogruppo grillino, Paolo Bonfà, «Lo ricorderanno anche i residenti dei Saloni, a cui lo abbiamo detto nell'incontro del 2 aprile 2019, quando si parlava del mercato ittico e delle possibili sedi. Nelle ultime trasferte a Roma, i ministeri ci avevano rassicurato sul buon esito della nostra battaglia, ma per motivi di prudenza non lo abbiamo detto. Ora che c'è la certezza, chiediamo subito un incontro con l'**Autorità portuale** di **sistema** per avviare l'iter per spostare il mercato ittico a Punta Colombi e per proseguire con la verifica di una doppia viabilità per l'isola dei Saloni per separare la viabilità delle attività economiche da quella dei residenti, oggi pericolosamente promiscua. Un grazie per questa lieta conclusione va oggi alne comunale, al comitato No Gpl per aver sempre tenuto alta l'attenzione sulla vicenda e ai ministeri interessati (Mise e Mit) per essersi accorti dello sbaglio fatto in passato dai loro predecessori, quando nel maggio 2015 fu autorizzato questo ecomostro». --E.B.A.



Venezia Port Community: La « dance macabre » sui destini dello scalo

GAM EDITORI

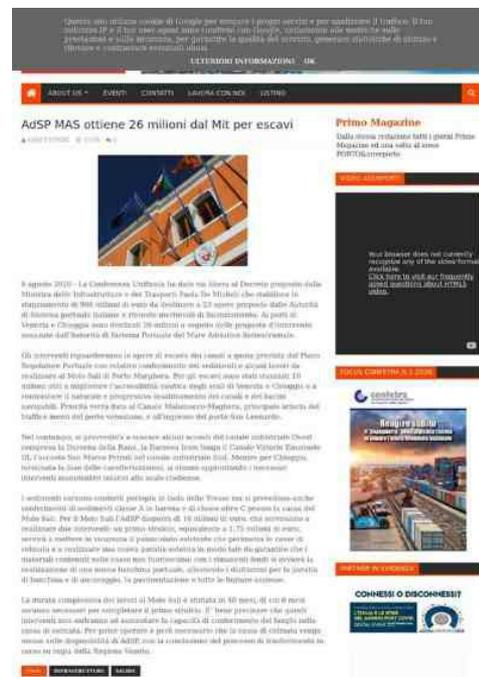
8 agosto 2020 - Continua il balletto sulle sorti del porto di Venezia, ma ormai questo balletto si è trasformato in una dance macabre. La Venezia Port Community non entra nel merito della crisi istituzionale dell' Autorità di Sistema Portuale, nè tantomeno sui motivi e la scelta del ministro dei Trasporti di nominare Commissario straordinario a questo punto l' ex Presidente **Pino Musolino** generando un ulteriore strappo istituzionale all' interno della stessa Autorità. Ma entra a gamba tesa sul significato pratico di questa emparse, che sposta ulteriormente in avanti, quasi a tempo indeterminato, le scelte operative indispensabili per garantire non solo un futuro, ma anche un presente al porto. Scelte operative che riguardano - come ormai noto a tutti - «ma forse non al Governo» la manutenzione dei canali, i fondali, il piano morfologico della Laguna. È l' ora di affermare o forse di ribadire che è scattata per le Istituzioni l' ora delle responsabilità rispetto alle quali saranno chiamate a rispondere e non solo agli imprenditori e ai lavoratori del porto. E ciò significa da subito comprendere di quali poteri possa disporre il Commissario e quali confini circoscrivano la cosiddetta ordinaria gestione. «Ci troviamo a confrontarci - afferma Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port community - con una macchina amministrativa, quella della dell' Autorità di Sistema Portuale, non solo in stallo ma ormai dilaniata da lotte intestine che ne minano l' attività non solo straordinaria ma anche ordinaria quale gli escavi, il lavoro portuale e le concessioni. Azioni legali incrociate hanno indebolito il Presidente ora Commissario e azzerato l' organo decisionale primario della AdSP (il comitato di gestione) mettendo il porto in una situazione di debolezza sia interna (nessuna decisione viene presa o azione intrapresa) che esterna laddove gli oppositori del porto trovano terreno fertile nel contestare e metterne in stallo tutte le attività. Per non parlare degli effetti del cosiddetto Decreto Semplificazioni che in porto sta generando ulteriori complicazioni e complessità di vario genere. Ora è il momento di usare il massimo pragmatismo e lavorare tutti insieme affinché i problemi siano affrontati e risolti e ciò passa anche attraverso la possibilità concreta del Commissario di affrontare queste tematiche, ivi comprese quelle relative alla ripresa del mercato crocieristico».



AdSP MAS ottiene 26 milioni dal Mit per escavi

GAM EDITORI

8 agosto 2020 - La Conferenza Unificata ha dato via libera al Decreto proposto dalla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli che stabilisce lo stanziamento di 906 milioni di euro da destinare a 23 opere proposte dalle **Autorità di Sistema portuale** italiane e ritenute meritevoli di finanziamento. Ai porti di Venezia e Chioggia sono destinati 26 milioni a seguito delle proposte d'intervento avanzate dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Gli interventi riguarderanno le opere di escavo dei canali a quota prevista dal Piano Regolatore **Portuale** con relativo conferimento dei sedimenti e alcuni lavori da realizzare al Molo Sali di Porto Marghera. Per gli escavi sono stati stanziati 10 milioni utili a migliorare l'accessibilità nautica degli scali di Venezia e Chioggia e a contrastare il naturale e progressivo insabbiamento dei canali e dei bacini navigabili. Priorità verrà data al Canale Malamocco-Maghera, principale arteria del traffico merci del porto veneziano, e all'ingresso del porto San Leonardo. Nel contempo, si provvederà a scavare alcuni accosti del canale industriale Ovest compresa la Darsena della Rana, la Darsena Irom lungo il Canale Vittorio Emanuele III, l'accosto San Marco Petroli nel canale industriale Sud. Mentre per Chioggia, terminata la fase delle caratterizzazioni, si stanno approntando i necessari interventi manutentivi relativi allo scalo clodiense. I sedimenti saranno conferiti perlopiù in Isola delle Tresse ma si prevedono anche conferimenti di sedimenti classe A in barena e di classe oltre C presso la cassa del Molo Sali. Per il Molo Sali l'AdSP disporrà di 16 milioni di euro, che serviranno a realizzare due interventi: un primo stralcio, equivalente a 1,75 milioni di euro, servirà a mettere in sicurezza il palancolato esistente che perimetra le casse di colmata e a realizzare una nuova paratia esterna in modo tale da garantire che i materiali contenuti nelle casse non fuoriescano; con i rimanenti fondi si avvierà la realizzazione di una nuova banchina **portuale**, allestendo i diaframmi per la paratia di banchina e di ancoraggio, la pavimentazione e tutte le finiture annesse. La durata complessiva dei lavori al Molo Sali è stimata in 48 mesi, di cui 8 mesi saranno necessari per completare il primo stralcio. E' bene precisare che questi interventi non andranno ad aumentare la capacità di conferimento dei fanghi nella cassa di colmata. Per poter operare è però necessario che la cassa di colmata venga messa nelle disponibilità di AdSP, con la conclusione del processo di trasferimento in corso su regia della Regione Veneto.



"Continua il balletto sulle sorti del porto, ma ormai è una danza macabra". La denuncia di Venezia Port Community

Venezia - 'Continua il balletto sulle sorti del porto di Venezia, ma ormai questo balletto si è trasformato in una danza macabra'. La Venezia Port Community non entra nel merito della crisi istituzionale dell' Autorità di Sistema portuale, né tantomeno sui motivi e la scelta della ministra dei Trasporti Paola De Micheli di nominare commissario straordinario l' ex presidente **Pino Musolino** generando un 'ulteriore strappo istituzionale all' interno della stessa Autorità'. Ma entra a gamba tesa sul significato pratico di questa empasse, che 'sposta ulteriormente in avanti, quasi a tempo indeterminato, le scelte operative indispensabili per garantire non solo un futuro, ma anche un presente al porto. Scelte operative che riguardano - come ormai noto a tutti - 'ma forse non al governo' la manutenzione dei canali, i fondali, il piano morfologico della Laguna'. 'É l' ora di affermare o forse di ribadire che è scattata per le Istituzioni l' ora delle responsabilità rispetto alle quali saranno chiamate a rispondere e non solo agli imprenditori e ai lavoratori del porto. E ciò significa da subito comprendere di quali poteri possa disporre il commissario e quali confini circoscrivano la cosiddetta ordinaria gestione', denuncia la Venezia

Port Community. «Ci troviamo a confrontarci - afferma Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port community - con una macchina amministrativa, quella della dell' Autorità di Sistema Portuale, non solo in stallo ma ormai dilaniata da lotte intestine che ne minano l' attività non solo straordinaria ma anche ordinaria quale gli escavi, il lavoro portuale e le concessioni. Azioni legali incrociate hanno indebolito il presidente ora Commissario e azzerato l' organo decisionale primario della AdSP (il comitato di gestione) mettendo il porto in una situazione di debolezza sia interna (nessuna decisione viene presa o azione intrapresa) che esterna laddove gli oppositori del porto trovano terreno fertile nel contestare e metterne in stallo tutte le attività. Per non parlare degli effetti del cosiddetto Decreto Semplificazioni che in porto sta generando ulteriori complicazioni e complessità di vario genere. Ora è il momento di usare il massimo pragmatismo e lavorare tutti insieme affinché i problemi siano affrontati e risolti e ciò passa anche attraverso la possibilità concreta del commissario di affrontare queste tematiche, ivi comprese quelle relative alla ripresa del mercato crocieristico'. Purtroppo, ad aggravare ulteriormente la crisi ormai strutturale del porto contribuisce - secondo la Community - 'una campagna elettorale che inevitabilmente trasforma in slogan necessità che sono cogenti, lasciando campo aperto a chi ormai da anni demonizza il porto, chiudendolo in una morsa fra negazione del diritto al lavoro e mancato rispetto di norme vigenti. 20.000 posti di lavoro sono oggi in discussione e a rischio, 20.000 famiglie che si preparano a scaricare la loro rabbia nelle urne elettorali e che sopportano sempre meno la licenza incondizionata a proporre la verità del non lavoro e della decrescita felice a chi evidentemente non ha il problema di portare a casa uno stipendio a fine mese'.



"Continua il balletto sulle sorti del porto, ma ormai è una danza macabra". La denuncia di Venezia Port Community

08 AGOSTO 2020 | Redazione



Venezia - "Continua il balletto sulle sorti del porto di Venezia, ma ormai questo balletto si è trasformato in una danza macabra". La Venezia Port Community non entra nel merito della crisi istituzionale dell' Autorità di Sistema portuale, né tantomeno sui motivi e la scelta della ministra dei Trasporti Paola De Micheli di nominare commissario straordinario l' ex presidente

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

il turismo delle crociere in Liguria da lavoro a oltre 700 imprese

Costa riparte ma il porto di Savona ha perso 80 scali

La compagnia sta per lanciare il nuovo calendario di viaggi dopo il lungo stop. Severe misure anti Covid

ELENA ROMANATO

elena romanato **savona** È questione di giorni. A breve sarà reso noto il nuovo calendario delle crociere di Costa, dopo l'ok dato dal governo che chiude il blocco durato mesi e causato dall'emergenza Covid. A comunicarlo è Michale Thamm, amministratore delegato di Costa Group e Carnival Asia. «Siamo felici di poter riprendere presto le nostre crociere - ha detto Thamm - e vogliamo ringraziare il presidente del Consiglio Conte, la ministra De Micheli, il ministro Speranza e tutte le autorità per il sostegno. La ripresa delle nostre operazioni è anche una grande responsabilità nei confronti dei nostri ospiti, dei membri del nostro equipaggio e degli abitanti delle comunità che visitiamo con le nostre navi. Nei prossimi giorni lavoreremo a stretto contatto con le autorità nazionali, locali, i porti e i terminal, il Rina, e internamente, per l'attuazione dei protocolli emessi dal governo italiano per garantire un riavvio regolare, organizzato e sicuro delle nostre crociere, a bordo e a terra. A breve saremo quindi lieti di annunciare il programma completo dei nostri itinerari per consentire così a migliaia di affezionati ospiti Costa di tornare a navigare di nuovo con noi». Costa ha a **Savona** il suo home port : gli scali di Magica, Smeralda, Favolosa, Fortuna e Victoria (più alcuni della Marella Dream della Thomson Holydays) e programmati per l'intero 2020 erano 170. Ma da quando è scatta l'emergenza sanitaria fino a fine luglio sono state circa un'ottantina le partenze cancellate, mentre quelle programmate ad agosto sono circa una quindicina. Dopo Corsica-Sardinia Ferries, che occupa lo scalo di Vado Ligure, e Grimaldi Lines sarà Costa a ripartire con le sue navi dal nostro **porto**, seguendo le linee guida del governo. Un segnale importante dato dalla compagnia crocieristica che ha visto la concorrente Msc annunciare la ripresa delle sue crociere dal **porto** di Genova il 16 agosto. Ma è anche un segno di ripresa per il tessuto economico locale, fornitori e imprese legate alle attività di Costa. Secondo uno studio fatto dalla società Deloitte in collaborazione con le Università di Genova e Amburgo si parla di 754 fornitori diretti per l'intera regione. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Savona News

Savona, Vado

Elettrificazione del terminal crociere di Savona, Arboscello (Pd): "La realizzazione di questo investimento diventa il mio preciso impegno"

Per l'opera in questione sono stati previsti dal piano investimenti dell'Autorità Portuale 10 milioni di euro

" Con l' approvazione nella Conferenza Unificata del Decreto Investimenti **Autorità** di **Sistema Portuale** sono previsti 10 milioni di euro per l' elettrificazione delle banchine del terminal crociere di Savona ". Così il candidato Pd alle elezioni regionali Roberto Arboscello. " Una questione spinosa - ha commentato Arboscello - presente da tempo sul tavolo delle richieste dei savonesi, che trova finalmente una soluzione concreta. Ora ci vuole impegno, attenzione per tradurre il Decreto in investimenti, il più rapidamente possibile. Il mio obiettivo è di far tornare Savona centrale a livello regionale: la realizzazione di questo investimento diventa il mio preciso impegno. Un impegno a monitorare le risorse e fare in modo che siano investite rapidamente dall' **Autorità Portuale** ".

La Msc Grandiosa

Via alle crociere, la prima salpa il 16 da Genova

La prima a levare le ancore sarà la Msc Grandiosa, che il 16 agosto salperà dal porto di Genova. Riparte così l'intero comparto delle crociere, dopo i lunghi mesi di stop per l'emergenza coronavirus. È il frutto dell'ultimo Dpcm, che consente alle «città galleggianti» di riprendere il mare, ma con protocolli di sicurezza rigorosi. Msc ha previsto test per tutti i viaggiatori e per l'equipaggio, mentre la capienza della Grandiosa sarà ridotta al 30% per garantire il distanziamento. Ridisegnati anche gli accessi a ristoranti e locali comuni. Per il resto sarà una vera e propria crociera, con tanto di escursioni a terra «protette» solo per gli ospiti. Sette notti nel Mediterraneo con scali a Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta. A seguire, il 29 agosto, sarà la volta della Msc Magnifica, che percorrerà invece la rotta orientale. Anche Costa crociere presenterà a breve i suoi programmi. Una ripartenza salutata con favore da Confitarma, una delle associazioni degli armatori.

PRIMO PIANO

GOVERNO

Speranza: tutto le scuole devono riaprire il 14 settembre. I sacrifici che chiedo ai ragazzi hanno questo come obiettivo

Il fotogiornale



«Chiudere tutto ha salvato l'Italia. Pronti a un autunno di resistenza»

Il presidente della Repubblica ha parlato di «autunno di resistenza». Il governo ha risposto che è pronto a un autunno di resistenza. Il presidente della Repubblica ha parlato di «autunno di resistenza». Il governo ha risposto che è pronto a un autunno di resistenza.

INDICE BT

Il presidente della Repubblica ha parlato di «autunno di resistenza». Il governo ha risposto che è pronto a un autunno di resistenza.

La prima crociera

Via alle crociere, la prima salpa il 16 da Genova. La Msc Grandiosa salpa il 16 agosto da Genova. La Msc Grandiosa salpa il 16 agosto da Genova.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

I viaggi in crociera ripartono da Genova Una prima mondiale

Domenica prossima la Grandiosa di Msc toglie gli ormeggi Finisce il lockdown del settore con il tour del Mediterraneo

Alberto Quarati / GENOVA » la compagnia Msc Crociere ad annunciare per prima la ripartenza delle navi, che sarà appena un giorno dopo Ferragosto, data di riavvio del settore prescritta nel Dpcm sulle misure anti-virus licenziate venerdì dal Consiglio dei ministri. Così domenica 16 agosto Genova sarà il palcoscenico per capire se un intero comparto del turismo (a livello globale: 150 miliardi di fatturato, 30 milioni di passeggeri, 1,1 milioni di occupati nel 2019) può tornare al lavoro. La crociera di "Msc Grandiosa" partirà dal capoluogo ligure per dirigersi su Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta. La seconda ripartenza sarà invece con "Msc Magnifica" con Bari, Trieste, Corfù, Katakolon e Il Pireo dal 29 agosto. Sette notti, per entrambe le crociere. Leonardo Massa, responsabile Italia della compagnia, sottolinea che se Genova sarà il primo porto di imbarco assoluto, i passeggeri potranno decidere di partire da ogni scalo italiano toccato dalle navi, a differenza di quanto accade abitualmente, quando i porti di imbarco sono di solito uno o due. Motivo, creare una rete di home port raggiungibili dall'utenza potenziale in massimo due ore. Quella di "Grandiosa" è a tutti gli effetti la prima crociera

al mondo post-coronavirus per le dimensioni della nave (180 mila tonnellate di stazza lorda, 6.300 passeggeri, ma la capienza sarà ridotta almeno del 70%), dell'armatore (Msc è la quarta maggiore operatore globale) e per servizi offerti, a partire dalle fermate nei singoli porti con la possibilità di scendere (ma solo, dice il Dpcm, sotto l'organizzazione della compagnia). Ad avventurarsi nella ripartenza, sono stati sinora segmenti di nicchia: la famiglia Ligabue ha armato "Lady Diletta", che da fine giugno naviga sul Reno, mentre sempre in Germania il gruppo Tui ha organizzato con la "Mein Schiff 2" le "crociere blu", come il mare che i passeggeri hanno sempre intorno a loro, visto che non toccano altro porto se non quello di partenza e arrivo. Più strutturati i viaggi Dream Cruises (gruppo Genting Hong Kong) ma per ora limitati a cinque giorni a Taiwan e isole vicine. In Norvegia Hurtigruten, la compagnia dei postali norvegesi, ha sospeso i viaggi dopo un mese di servizio a seguito di un focolaio sulla "Roald Amundsen", mentre la compagnia di ultra-lusso francese Ponant effettua da qualche settimana crociere nazionali, incluse Corsica e Costa Azzurra. COSTA CROCIERE PRUDENTE L'altro big che ha chiesto al governo di ripartire, Costa Crociere, ieri ha fatto sapere tramite il ceo Michael Thamm di rallegrarsi per il Dpcm, chiarendo che serve ancora un po' di tempo, perché è necessario un confronto sui protocolli con Rina, istituzioni e terminal: 'Questione di responsabilità' precisa Thamm. Costa ha ricevuto un fermo nave a Civitavecchia per "Deliziosa" dopo due nuovi casi riscontrati nel gruppo di 30 marittimi arrivati per riarmare l'unità, che dovrebbe riprendere servizio a Trieste. I due sono allo Spallanzani. Annunci attesi comunque per lunedì, senza contare che attende di ripartire anche Aida, la controllata tedesca di Costa che batte bandiera italiana. La compagnia di super-lusso Ponant ha ripreso il mare l'11 luglio su rotte tra porti francesi: una settimana in Bretagna da Saint-Malo, Manica e Normandia da Le Havre, Aquitania da Bordeaux, Corsica e Costa Azzurra da Nizza. Dal 24 luglio la Tui Cruises offre la crociera blu, un viaggio senza scali: tutto mare, osservando per tre giorni le coste della Germania e della Norvegia. L'esperimento non è andato male, e da questa settimana la compagnia ha aggiunto una nave all'itinerario. Avventura sin qui finita per la Hurtigruten, la compagnia dei traghetti postali norvegesi: 41 positivi





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

a bordo, con tanto di coda polemica e dimissioni del top manager Bent Martini. Il servizio era ricominciato da circa un mese.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La lettura dei protocolli di sicurezza: il test molecolare È consigliato, ma non obbligatorio

Termoscanner e tamponi tutti i preparativi sulle banchine

Francesco Margiocco / GENOVA La prima soglia da oltrepassare è il termoscanner. Solo chi avrà una temperatura inferiore ai 37,5 gradi potrà proseguire verso l'imbarco. Ma con calma, perché i controlli non finiscono qui. Il Dpcm, all'allegato 17, li elenca con dovizia di particolari. Compilazione di questionario di screening, test molecolari Rt-Pcr, cioè tamponi, 'a quei passeggeri che, nei 14 giorni precedenti, si siano recati o siano transitati in uno dei paesi con trasmissione so stenuta del virus», isolamento dei casi sospetti in un'area sicura precedentemente indicata dall'Autorità del porto» per ulteriori test e valutazione medica da cui dipenderanno l'autorizzazione o meno all'imbarco. 'Noi siamo pronti e lo eravamo già un mese fa», assicura Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime, la società che gestisce i terminal traghetti e crociere del porto di Genova. 'Abbiamo allestito le sale dove far convogliare i passeggeri, misurare la febbre, fare i tamponi. Il personale medico e infermieristico è già pronto, tutto a carico di Msc. La compagnia ha preso la cosa molto sul serio, e sottoporrà tutti i passeggeri, prima dell'imbarco, a un tampone rapido. I casi dubbi saranno portati in un'area isolata, per controlli ulteriori e per un altro tampone, che sarà consegnato all'ospedale di San Martino, e lì verrà processato. Tutto dovrebbe svolgersi nell'arco di qualche ora, per permettere alla nave di salpare entro sera. Negli altri terminal crociere del Paese, l'organizzazione è più o meno la stessa. 'Abbiamo investito molto nell'acquisto dei termo scanner, per il controllo della temperatura, e in una convenzione con la Croce rossa italiana, per avere un'ambulanza sempre pronta», dice il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Pasqualino Monti. 'Abbiamo allestito una struttura per la gestione dei casi critici. Speriamo di non doverla usare». Nel terminal di Trieste, dove la Msc Magnifica partirà il 29 agosto per un viaggio tra Adriatico, Ionio ed Egeo, 'faremo entrare i passeggeri a scaglioni, per evitare assembramenti», dice Francesco Mariani, amministratore del terminal passeggeri. Intanto il porto di Napoli si prepara all'arrivo, il 18, della "Msc Grandiosa". 'Il personale medico dell'Asl è pronto», dice Tommaso Cognolato, amministratore delegato del terminal. Regole ancora più severe riguardano gli equipaggi, con tamponi ogni 15 giorni per il 50% del personale, 'al fine di coprire l'intero equipaggio ogni 30 giorni», ritorno immediato in cabina al termine dell'orario di lavoro, 'nel caso in cui non possa essere assicurato il distanziamento sociale», obbligo, se il distanziamento non è garantito, di 'restare nella propria cabina durante le ore di riposo» e di 'ricevere e consumare tutti i pasti nella propria cabina». Per quanto riguarda il tema dei tamponi, le navi devono esserne dotate per rilevare casi sospetti riscontrati tra persone a bordo, ma non c'è l'obbligo del loro utilizzo all'imbarco, anche se la pratica viene comunque suggerita tra le misure di sicurezza e segnatamente proprio tra quelle per la gestione dei flussi di persone in entrata sulle navi. Articolata la parte legata al segnalamento dei casi a bordo e della loro gestione al momento dello sbarco, con le necessarie relazioni tra la nave e la autorità locali marittime e sanitarie, così come le eventuali situazioni di gestione dello stress del personale marittimo, che si trova a operare in condizioni eccezionali.



Libero

Genova, Voltri

Msc sceglie l'Italia per ripartire

La "Grandiosa" salperà da Genova il 16 agosto per la prima crociera

Dal 15 agosto possono ripartire le crociere. Lo prevede il nuovo Dpcm che entrerà in vigore proprio a Ferragosto. Prima nave a partire sarà la Msc Grandiosa che salperà il 16 dal porto di Genova. «Siamo onorati di poter ripartire proprio dall'Italia, il paese delle nostre radici, nel quale siamo leader e che rappresenta il nostro principale mercato», ha commentato Gianni Onorato, Ceo di Msc Cruises.

6 Libero ITALIA

LA "GRANDIOSA" SALPERÀ DA GENOVA IL 16 AGOSTO PER LA PRIMA CROCIERA

Msc sceglie l'Italia per ripartire

L'Unica riforma: l'insuperabile sicurezza la carriera dei magistrati

Lo sfogo degli albergatori di Jesolo: «Non si trovano lavoratori Preferiscono i bonus»

Dopo il taglio del indotto si è così: Dall'esecutivo 2500 euro a fondo perduto ai ristoranti che hanno perso il 25% di ricavi



Msc, il 16 agosto parte da Genova la prima crociera post lockdown

L'ammiraglia Msc Grandiosa e Msc Magnifica saranno le prime navi al mondo ad effettuare **crociere** complete con itinerari di una settimana nel Mediterraneo occidentale e orientale, con partenze da Genova (16 agosto) e da Bari (29 agosto). Lo rende noto Msc. Le due navi sono in grado di garantire "una crociera autentica e a 360 gradi grazie all'implementazione di un innovativo protocollo di salute e sicurezza, messo a punto dalla Compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali, nonché validato dal Rina che ne ha verificato la conformità con le direttive europee". Il protocollo prevede l'adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico, tra cui: test universale Covid-19 per tutti gli ospiti e per l'equipaggio prima di ogni crociera; escursioni "protette" organizzate esclusivamente dalla Compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad una capienza ridotta della nave; nuove modalità di accesso ai ristoranti e un buffet completamente ridisegnato; infine, un servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato. "Siamo orgogliosi di poter dare nuovamente il benvenuto ai nostri ospiti per un'esperienza completa a bordo di due delle nostre navi di ultima generazione. E siamo onorati di poter ripartire proprio dall'Italia, il paese delle nostre radici, nel quale siamo leader e che rappresenta il nostro principale mercato a livello globale" ha commentato Gianni Onorato, Ceo di MSC Cruises. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Cruises, ha commentato: "Ringraziamo vivamente il Governo italiano con tutte le sue articolazioni, e inoltre il Corpo della Capitaneria di Porto, la Protezione Civile e la Sanità marittima, per il prezioso e decisivo supporto prestato sia nella fase di emergenza, accogliendo le nostre navi e i nostri equipaggi, sia in questa della ripartenza con la definizione dei nuovi protocolli e la riapertura dei porti. Durante la pausa delle nostre **crociere** ci siamo concentrati sullo sviluppo di un protocollo operativo completo che si basasse sulle già severe misure di salute e sicurezza in vigore da tempo a bordo delle nostre navi" ha concluso. RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

Msc, il 16 agosto parte da Genova la prima crociera post lockdown

ECONOMIA

Publicato il: 08/08/2020 12:27

L'ammiraglia Msc Grandiosa e Msc Magnifica saranno le prime navi al mondo ad effettuare crociere complete con itinerari di una settimana nel Mediterraneo occidentale e orientale, con partenze da Genova (16 agosto) e da Bari (29 agosto). La rende noto Msc.

La due navi sono in grado di garantire "una crociera autentica e a 360 gradi grazie all'implementazione di un innovativo protocollo di salute e sicurezza, messo a punto dalla Compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali, nonché validato dal Rina che ne ha verificato la conformità con le direttive europee".

Il protocollo prevede l'adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico, tra cui: test universale Covid-19 per tutti gli ospiti e per l'equipaggio prima di ogni crociera; escursioni "protette" organizzate esclusivamente dalla Compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad una capienza ridotta della nave; nuove modalità di accesso ai ristoranti e un buffet completamente ridisegnato; infine, un servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato.

"Siamo orgogliosi di poter dare nuovamente il benvenuto ai nostri ospiti per un'esperienza completa a bordo di due delle nostre navi di ultima generazione. E siamo onorati di poter ripartire proprio dall'Italia, il paese delle nostre radici, nel quale siamo leader e che rappresenta il nostro principale mercato a livello globale" ha commentato Gianni Onorato, Ceo di MSC Cruises.

Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Cruises, ha commentato: "Ringraziamo vivamente il Governo italiano con tutte le sue articolazioni, e inoltre il Corpo della Capitaneria di Porto, la Protezione Civile e la Sanità marittima, per il prezioso e decisivo supporto prestato sia nella fase di emergenza, accogliendo le nostre navi e i nostri equipaggi, sia in questa della ripartenza con la definizione dei nuovi protocolli e la riapertura dei porti. Durante la pausa delle nostre crociere ci siamo concentrati sullo sviluppo di un protocollo operativo completo che si basasse sulle già severe misure di salute e sicurezza in vigore da tempo a bordo delle nostre navi" ha concluso.

Video

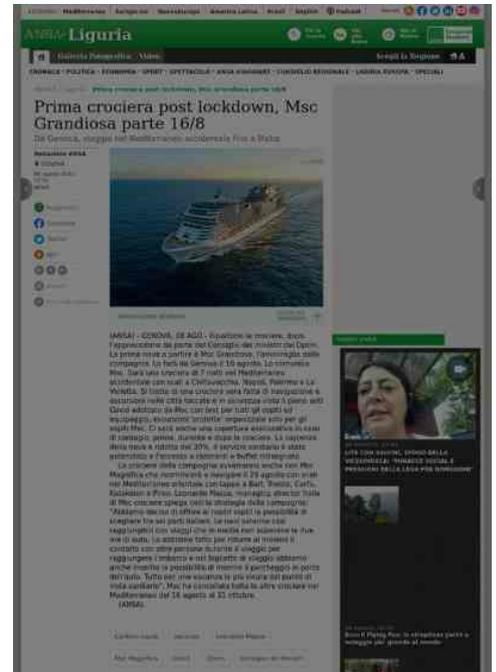
Andrea Pirelli, capitano del mondo di marineria

Gli italiani esposti al turismo di provincia

Chiamata il vicesindaco: "Una partita nella bellezza arrivati nei giorni scorsi a Piancospina" (Atene)

Prima crociera post lockdown, Msc Grandiosa parte 16/8

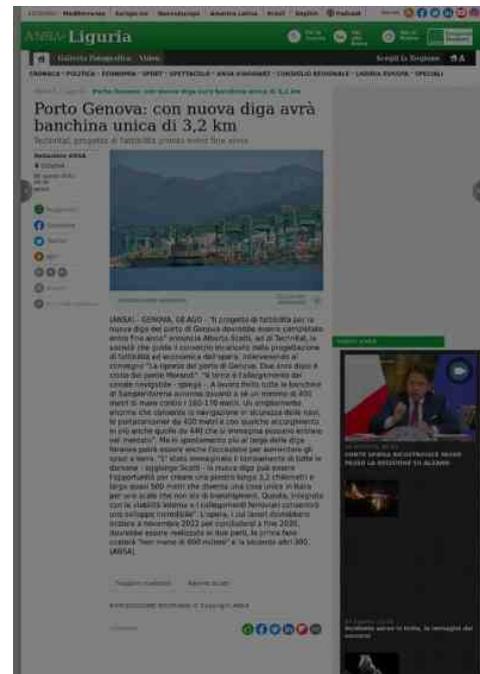
(ANSA) - GENOVA, 08 AGO - Ripartono le **crociere**, dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri del Dpcm. La prima nave a partire è Msc Grandiosa, l'ammiraglia della compagnia. Lo farà da Genova il 16 agosto. Lo comunica Msc. Sarà una crociera di 7 notti nel Mediterraneo occidentale con scali a Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta. Si tratta di una crociera vera fatta di navigazione e escursioni nelle città toccate e in sicurezza visto il piano anti Covid adottato da Msc con test per tutti gli ospiti ed equipaggio, escursioni 'protette' organizzate solo per gli ospiti Msc. Ci sarà anche una copertura assicurativa in caso di contagio, prima, durante e dopo la crociera. La capienza della nave è ridotta del 30%, il servizio sanitario è stato potenziato e l'accesso a ristoranti e buffet ridisegnato. Le **crociere** della compagnia avverranno anche con Msc Magnifica che ricomincerà a navigare il 29 agosto con scali nel Mediterraneo orientale con tappe a Bari, Trieste, Corfù, Katakolon e Pireo. Leonardo Massa, managing director Italia di Msc **crociere** spiega così la strategia della compagnia: "Abbiamo deciso di offrire ai nostri ospiti la possibilità di scegliere tra sei porti italiani. Le navi saranno così raggiungibili con viaggi che in media non superano le due ore di auto. Lo abbiamo fatto per ridurre al minimo il contatto con altre persone durante il viaggio per raggiungere l'imbarco e nel biglietto di viaggio abbiamo anche inserito la possibilità di inserire il parcheggio in porto dell'auto. Tutto per una vacanza la più sicura dal punto di vista sanitario". Msc ha cancellato tutte le altre **crociere** nel Mediterraneo dal 16 agosto al 31 ottobre. (ANSA).



Porto Genova: con nuova diga avrà banchina unica di 3,2 km

(ANSA) - GENOVA, 08 AGO - "Il progetto di fattibilità per la nuova diga del porto di Genova dovrebbe essere completato entro fine anno" annuncia

Alberto Scotti, ad di Technital, la società che guida il consorzio incaricato della progettazione di fattibilità ed economica dell'opera, intervenendo al convegno "La ripresa del porto di Genova. Due anni dopo il crollo del ponte Morandi". "Il tema è l'allargamento del canale navigabile - spiega -. A lavoro finito tutte le banchine di Sampierdarena avranno davanti a sé un minimo di 400 metri di mare contro i 160-170 metri. Un ampliamento enorme che consente la navigazione in sicurezza delle navi, le portacontainer da 400 metri e con qualche accorgimento in più anche quelle da 440 che si immagina possano entrare nel mercato". Ma lo spostamento più al largo della diga foranea potrà essere anche l'occasione per aumentare gli spazi a terra. "E' stato immaginato il tombamento di tutte le darsene - aggiunge Scotti - la nuova diga può essere l'opportunità per creare una piastra lunga 3,2 chilometri e larga quasi 500 metri che diventa una cosa unica in Italia per uno scalo che non sia di transhipment. Questo, integrato con la viabilità interna e i collegamenti ferroviari consentirà uno sviluppo incredibile". L'opera, i cui lavori dovrebbero iniziare a novembre 2022 per concludersi a fine 2030, dovrebbe essere realizzata in due parti, la prima fase costerà "non meno di 600 milioni" e la seconda altri 300. (ANSA).



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova sogna la mega banchina di Sampierdarena

Genova - Quei 100 milioni di investimento sull' Hennebique serviranno a creare «700 nuovi posti di lavoro» oltre a far rivivere «una parte importante di Genova». E' Cristian Vitali a fornire le cifre del progetto di riqualificazione dell' ex silos granaio del porto di Genova nel corso del convegno organizzato dall' Authority portuale

Genova - Quei 100 milioni di investimento sull' Hennebique serviranno a creare «700 nuovi posti di lavoro» oltre a far rivivere «una parte importante di **Genova**». E' Cristian Vitali a fornire le cifre del progetto di riqualificazione dell' ex silos granaio del **porto** di **Genova** nel corso del convegno organizzato dall' Authority portuale "La ripresa del **porto** di **Genova**. Due anni dopo il crollo del ponte Morandi". Il direttore generale dell' azienda che porta il suo nome e che ha vinto la gara per dare nuova vita all' edificio spiega che la vocazione delle crociere è fondamentale: «Abbiamo cominciato a collaborare con Stazione Marittima e i servizi alle crociere sono un aspetto importante del progetto». E Federico Solimena, presidente di Stazioni Marittime conferma: «E' per noi un' opportunità unica, abbiamo bisogno di un secondo terminal, mi sto battendo per affittare una parte consistente di questo terminal. Il mio azionista di riferimento (Msc Crociere, ndr) è favorevole a questa operazione». Non solo. Solimena lancia un appello a Costa Crociere sul nuovo terminal: «Credo ci sarà maggiore spazio per la compagni e penso che per loro sia molto meglio Stazione Marittima che Calata Gadda», facendo riferimento al progetto della nuova banchina che il gruppo genovese vuole costruire nel **porto** di **Genova**. Sul fronte merci invece l' attenzione è puntata soprattutto sulla nuova diga: «Il progetto di fattibilità per la nuova diga del **porto** di **Genova** dovrebbe essere completato entro fine anno» spiega Alberto Scotti, numero uno di Technital, la società che ha realizzato il progetto: «Il tema è l' allargamento del canale navigabile: a lavoro finito tutte le banchine di Sampierdarena avranno davanti a sé un minimo di 400 metri di mare contro i 160-170 metri attuali. Un ampliamento enorme che consente la navigazione in sicurezza delle navi, le portacontainer da 400 metri e con qualche accorgimento in più anche quelle da 440 che si immagina possano entrare nel mercato». Un' opera che dovrebbe andare di pari passo con il tombamento dei moli a pettine dello scalo di Sampierdarena per ottenere un lunghissimo **porto** in linea. «È stato immaginato il tombamento di tutte le darsene - ha aggiunto Scotti -. La nuova diga può essere l' opportunità per creare una piastra lunga 3,2 chilometri e larga quasi 500 metri che diventa una cosa unica in Italia per uno scalo che non sia di transhipment. Questo, integrato con la viabilità interna e i collegamenti ferroviari consentirà uno sviluppo incredibile». Il presidente Paolo Signorini sta guidando la rivoluzione: «L' insieme delle misure, se ben attuato, trasformerà i Ports of Genoa in una realtà più connessa, sostenibile, intermodale e digitale».



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Porto Petroli Genova, arriva Ravera

Genova - Il consiglio d'amministrazione di Porto Petroli di Genova, la società che gestisce il terminal petrolifero di Genova Multedo, ha nominato Paolo Ravera nuovo presidente. Genovese di nascita, Ravera ha conseguito la laurea in Ingegneria civile con il massimo dei voti, e dopo aver maturato diverse esperienze in società

Genova - Il consiglio d'amministrazione di **Porto** Petroli di **Genova**, la società che gestisce il terminal petrolifero di **Genova** Multedo, ha nominato Paolo Ravera nuovo presidente. Genovese di nascita, Ravera ha conseguito la laurea in Ingegneria civile con il massimo dei voti, e dopo aver maturato diverse esperienze in società di ingegneria, entra in Italiana Petroli dove ricopre ruoli di crescente responsabilità. Successivamente passa in Agip Petroli, oggi Eni, dove ha assunto diversi incarichi di rilievo nel settore Commerciale Refining & Marketing. Ravera sostituisce alla presidenza della società Maurizio Maugeri, a cui sono andati i ringraziamenti del consiglio di amministrazione per la lunga collaborazione. Dal 1986 **Porto** Petroli di **Genova** gestisce il terminale petrolifero di **Genova** Multedo per lo sbarco, l'imbarco e il trasferimento di prodotti petroliferi trasportati da navi di varia portata. L'azienda è certificata secondo gli standard Iso 9001 (Qualità), Ohsas 18001 (Sicurezza) Iso 14001 (Ambiente). Il terminal genovese, grazie ad un' articolata rete di oleodotti di proprietà di terzi, svolge una funzione fondamentale nell' approvvigionamento di greggio e prodotti petroliferi, rivestendo un ruolo primario nella domanda di energia del sistema economico nazionale e - in particolare - dell' Italia settentrionale. Le quote della **Porto** Petroli di **Genova** sono suddivise tra i seguenti azionisti privati: Ecofuel S.p.A. 40,5%, Comunione Utenti Privati 35,8%, Italiana Petroli S.p.A. 8,9%, **Porto** Petroli Agenti Marittimi 8%, Cooperativa Santa Barbara 6,7%.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Ponte, prorogato lo stato d' emergenza In cassa 80 milioni per l' autotrasporto

Il Consiglio dei ministri conferma la struttura per ulteriori 12 mesi: dovrà gestire indennizzi e contributi Il fronte aperto delle srl tagliate fuori dagli aiuti una tantum: 'Ancora in attesa di risposte dal Governo'^a

Roberto Sculli Con la riapertura del ponte sul Polcevera, la fase più acuta dell'emergenza Morandi è definitivamente alle spalle. Ma le conseguenze per la città e il suo tessuto economico sono lontane dall' essere assorbite, così come sono ancora aperti una buona fetta dei paracadute - tra sussidi e interventi - previsti per limitare i danni. Per questo il Consiglio dei ministri, nella seduta di venerdì sera, ha rinnovato per un altro anno l' incarico di commissario per l' emergenza, che era stato affidato nell' agosto del 2018 al presidente della Regione, Giovanni Toti. Tra le questioni principali ancora aperte, quella degli indennizzi per l' autotrasporto, che nel 2020 vedrà ripartire un' ulteriore tranche da 80 milioni (analoga a quella del 2019), la possibile redistribuzione dei contributi una tantum, non del tutto erogati alle attività produttive (poco oltre 13 milioni, dei 30 stanziati per le annualità 2018 e 2019), e il rinnovo dei contratti a termine stipulati dagli enti pubblici interessati per la gestione dell' emergenza. » stato lo stesso ufficio del commissario per l' emergenza (l' incarico è svolto a titolo gratuito) a chiedere una proroga, con una relazione inviata il 28 luglio scorso, che aggiornava i contenuti di quella compilata il 29 luglio del 2019. Anche in questo caso il Governo ha ritenuto opportuno proseguire con la gestione commissariale, che è stata di fatto doppia, dall' ottobre del 2018, quando cioè è stato incaricato il commissario per la ricostruzione Marco Bucci, con i poteri disegnati dal decreto Genova. Da allora la prima emergenza, tra cui il monitoraggio dei tronconi del ponte (1,8 i milioni spesi) e la gestione dei detriti, sono rimasti in capo al commissario incaricato dal capo della Protezione civile Angelo Borrelli. E lo stesso è stato per i fondi stanziati per ammortizzare l' urto sull' econo In alto il ponte collassato dopo il crollo del 14 agosto 2018; a sinistra serrande abbassate a Certosa, sopra il traffico paralizzato in città mia della città, mentre al sindaco e commissario è stata assegnata la regia, in senso stretto, della demolizione del vecchio Morandi e della ricostruzione. Toti, per ragioni analoghe, era stato prorogato una prima volta per un anno intero, con delibera del Consiglio dei ministri, il 31 luglio del 2019. Il nuovo prolungamento coprirà fino al 15 agosto del 2021. Le ragioni sono anche puramente tecniche: al commissario sono infatti intestate una serie di contabilità speciali, tutte legate ad articoli di legge, che sono l' unica fonte possibile per erogare i fondi assegnati. Anche nei casi in cui il ruolo di soggetto attuatore cioè, chi imposta le pratiche e valuta la legittimità delle richieste - sia affidato ad altri enti e in particolare **Autorità portuale** e Camera di commercio. Proprio Palazzo San Gior il caso Prima una interrogazione in consiglio comunale, poi la polemica sui social. Il M5S, con il consigliere comunale Stefano Giordano, ha chiesto al sindaco Marco Bucci se abbia ricevuto il compenso previsto per il lavoro da commissario: 'Aveva detto che avrebbe rinunciato al compenso, invece ha incassato 100mila euro per il 2019 e ne incasserà altri 100mila». Polemica a cui Bucci replica a distanza: 'Sono meschinità: È stato Toninelli, su mia richiesta, a dimezzare il compenso (che nella prima versione del decreto Genova era di 200mila euro) perché non era possibile lavorare a stipendio zero e mantenere la piena responsabilità. Così mi era stato risposto dalla Presidenza del consiglio».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

gio ha nella sua orbita la gestione della tranche più corposa tra quelle residue. I decreti avevano infatti stanziato 20, 80 e 80 milioni per il triennio 2018-2020, per indennizzare il settore dell' autotrasporto, tra i più danneggiati dall' interruzione della A10. L' ultima fetta sarà assegnata sulla base della situazione della viabilità registrata nell' anno in corso. Altro fronte è quello dei contratti a tempo determinato. Grazie ai fondi di emergenza erano stati autorizzati (e finanziati) fino a 204 ingressi in Comune, altri 56 in Regione e 8 alla Camera di commercio di Genova. A oggi, le persone sono ancora in gran parte in servizio. La Regione può contare su 45 unità, mentre il Comune 126, dopo la trasformazione in tempi indeterminati di parte dei rapporti di lavoro. Parallelamente, sono state in gran parte liquidate le 422 domande di sostegno a favore delle imprese danneggiate, 165 delle quali relative alla zona rossa -arancione, la più prossima al Morandi, e 257 nella verde. L' istruttoria ha dato un esito positivo in 363 casi, 314 dei quali sono stati liquidati durante il 2019 per un controvalore di 8,8 milioni. Per quanto riguarda i 15 mila euro concessi una tantum, la macchina si è in parte inceppata e una buona quota dei fondi sono rimasti in cassa. 'Siamo in attesa di capire se le richieste avanzate da Regione Liguria per impiegare i fondi residui saranno accettate dal Governo, così da poter ri modulare alcuni dei criteri per l' accesso al risarcimento delle attività produttive tagliate fuori dalla Legge Genova, come per esempio le srl^a, precisa l' ufficio del commissario. Un' ultima nota, visto l' approssimarsi delle elezioni: il ruolo di commissario per l' emergenza, come accade ad esempio per le opere di messa in sicurezza idraulica o per i danni da maltempo, sono legati alla carica istituzionale e non alla persona. Quindi, in caso la spuntasse un altro candidato, l' incarico commissariale passerebbe di mano.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Il piano portuale È vecchio deve essere rivisto subito»

'» del 2006 su un lavoro del '90: troppe cose sono cambiate in questi anni Va bene i posti di lavoro ma non si possono strappare ancora spazi al mare^a

Sondra Coggio / LA SPEZIA '» una decisione illegittima». Il giurista ambientale Marco Grondacci non ci sta. Coerente con quanto afferma da tempo, dichiara che l' **autorità portuale** della Spezia sbaglia, nel dire che il piano **portuale** del 2006 È ancora valido e deve essere attuato, negando la possibilità di un nuovo piano, al posto di quello vecchio di 14 anni, fondato peraltro su uno studio del 1990». Grondacci ribadisce una vecchia accusa del fronte civico ambientalista: 'Di quel piano - dice - non sono mai state rispettate, ad oggi, le prescrizioni urbanistiche e ambientali disposte sia a livello di Regione che di Ministero per l' Ambiente». La sua disamina tecnica prende in considerazione una serie di norme, che spaziano fino al tema attualissimo dell' efficienza energetica, che dovrebbe aprire all' u so delle energie rinnovabili, anche nei porti. 'La valutazione ambientale Via È scaduta - sostiene - e la valutazione strategica Vas non È stata fatta. Eppure servirebbe una nuova rigorosa valutazione ambientale, do po tanti anni». Il mondo È cambiato, dagli anni '90, quelli in cui valeva l' equazione fra metri quadrati di banchina e nuovi posti di lavoro. » cambiato anche il contesto internazionale. Grondacci cita le direttive eu ropee, che - afferma - pongono vincoli seri sulla durata dei piani di questo tipo, tanto più oggi, a fronte di una sensibilità ambientale del tutto diversa. Oggi risulterebbe probabilmente impossibile, pensare di interrare due intere marine storiche, come si È pensato così tanto tempo fa. Grondacci cita la giurisprudenza comunitaria più recente. L' Europa, spiega, È molto attenta, prevede valutazioni strategiche aggiornate, che tengano conto di un insieme significativo di criteri. La legge, dice Grondacci, imporrebbe di fermarsi un attimo, rivedere tutto e attivare un percorso partecipativo, con una inchiesta pubblica, coinvolgendo istituzioni e abitanti. Una voce fuori dal coro, quella ambientalista, a fronte del silenzio istituzionale. Per il fronte civico, questa È l' ultima chiamata. Porto sì, posti di lavoro sì - È il punto di vista ambientalista - riorganizzando e razionalizzando, senza strappare ancora immensi spazi di mare, ad una città già fin troppo sacrificata, sotto l' aspetto dell' ambiente. La situazione attuale, di stallo, È - secondo gli ambientalisti - l' occasione per riflettere. Lscst non ha realizzato le opere previste dal piano regolatore **portuale**, nell' ambito della maxi concessione cinquantennale ricevuta a suo tempo. Si parla dell' ampliamento del Molo Garibaldi, necessario per liberare Calata Paita dai container, in modo da poter realizzare la nuova stazione crocieristica. L' **autorità portuale** aveva già sollecitato il concessionario a dare corso a quanto previsto dal piano. Ora la presidente Carla Roncallo ha chiesto un incontro con Contship, a settembre, per chiarire la situazione.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

VALERIA TARTAGLIA era stata licenziata in tronco da Contship Ora il giudice del lavoro gli ha riconosciuto il massimo: 24 mensilità

«Ho dato la vita per l'azienda e in un attimo mi hanno liquidata In porto non c'è più rispetto»

Il giudice del lavoro mi ha riconosciuto il massimo che la legge potesse riconoscermi. Firmando il verbale di accordo ho pianto, non perché mi senta di aver "vinto", ottenendo tutto quanto richiesto, ma perché si è chiusa un'epoca. Per me quella era "la mia azienda". Era quello che ci avevano insegnato all'epoca, che "l'azienda era nostra". Era il sogno di Ravano». Valeria Tartaglia ha ottenuto le 24 mensilità previste dalla legge, nei casi di licenziamento improvviso, come il suo. E ha strappato anche la facoltà di procedere con una nuova causa, ora, per i potenziali danni psicofisici. 'Lavoravo in Lscst dal 1991 - ricorda - come responsabile affari doganali e servizi accessori. L' 11 dicembre 2019 mi hanno comunicato che il mio ufficio non esisteva più, quasi 30 anni di lavoro liquidati in 5 minuti». Un fatto "privato", diventato pubblico perché il sindaco Pierluigi Peracchini rifiutò di partecipare al consueto brindisi natalizio del gruppo Contship. 'Con una concessione pubblica di oltre 50 anni e ricavi da oltre 30 milioni l'anno - aveva accusato - Lscst non può non trovare una ricollocazione per una lavoratrice, dopo una vita di servizio». Contship aveva risposto che 'un caso specifico non si può strumentalizzare», auspicando 'un approccio più rispettoso dei ruoli e dell' autonomia gestionale» della società. Il caso, però, aveva fatto rumore. I sindacati avevano ammesso che 'non era mai successo». E Valeria si era chiusa in casa: 'Ringrazio solo che i miei genitori non siano più vivi, così non vedono cosa mi sta succedendo», aveva scritto sulla sua pagina social. Erano arrivati centinaia di messaggi di vicinanza. Assistita dall' avvocato Roberto Quber, ha portato a casa il miglior accordo possibile, in termini di liquidazione. E procederà ora per i danni morali. 'Su 622 unità, non hanno trovato un posto per me - dice - ho passato momenti tremendi, ancora oggi spesso chiudo gli occhi e rivivo quel giorno. Nessuno, nel mondo dello shipping, ha capito. Sono sempre stata aziendalista. Franca, ma costruttiva. Forse ho pagato la libertà di pensiero». Dei sindacati, Valeria ringrazia 'solo la Cgil, con Roberto Colombo e Marco Quaretti». Era iscritta ad un' altra sigla, È rimasta delusa: 'Solo la Cgil ha fatto e fa sindacato. Non ha firmato neanche il recente accordo sulla cassa integrazione». Valeria rimpiange il mondo portuale di un tempo: 'Oggi il porto sembra vecchio, obsoleto, non assomiglia più al sogno di Ravano, non ha più lo stile dei dirigenti che ci avevano fatto diventare primi in Europa. La società È cambiata. Un tempo eravamo tutti "persone", chi lavora sul piazzale poteva parlare come il primo dei funzionari. Ora siamo solo numeri». Si È sentita così, dice, un numero: 'Il mondo del lavoro oggi rade al suolo lo spirito collaborativo. » quello che fa male. Mi spiace non se ne accorda nessuno, nemmeno l' **Autorità Portuale**». Confida di aver accolto con stupore il dono di un libro con dedica, "ti voglio tanto bene", da parte di una figura di vertice del gruppo. '» assurdo forse non comprendono come si senta chi perde il lavoro. Me ne sarei fatta una ragione, se avessi avuto delle colpe. Così no. Spero non accadrà ad altri, dopo di me». S.COOGG.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«No comment» Roncallo non interviene sulla vicenda

'No comment». Carla Roncallo, contattata, non ritiene di intervenire sulle accuse di Grondacci. Si limita a pronunciare quelle due parole, non altro. Una risposta un po' brevey 'Volutamente», aggiunge la presidente del porto. L' **autorità portuale**, con il silenzioso appoggio del Comune della Spezia, sta accelerando sul piano di trasferimento delle barche di Fossamastra e Canaletto al nuovo Molo Pagliari. Si parla dell' autunno, come data di sgombero. In teoria, le marine saranno interrate da Lsct, interessata ad ampliare le banchine, come previsto dal **piano portuale** di 14 anni fa. Questo dovrebbe però avvenire nell' ambito degli investimenti complessivi, che risultano fermi, tanto che lo stesso sindaco Peracchini si È più volte espresso con durezza. Irrisolto anche il problema delle emissioni di biossido di azoto, in Calata Paita. Basta una sola nave da crociera a scatenare picchi oltre quota 100.



La miticoltura in una foto Premiati i migliori scatti

La cerimonia del concorso nazionale giunto alla seconda edizione Vincitore lo spezzino Sandro Gherbassi, in evidenza Valentina Tazzini

LA SPEZIA Il Terminal 1 di piazzale Fiorillo ha ospitato la premiazione del «Premio Fotografico Nazionale Mitilicoltori della Spezia», giunto alla seconda edizione. Moderato da Federico Pinza davanti a un folto pubblico, sono stati premiati tutti i fotografi presenti nella Passeggiata Morin di La Spezia. Presenti alla cerimonia il sindaco Pierluigi Peracchini, Carla Roncallo, Presidente **Autorità Portuale** e il Comandante della Capitaneria di Porto della Spezia Giovanni Stella: è stato premiato il fotografo spezzino Sandro Gherbassi, vincitore assoluto, che oltre alla targa ha ritirato un assegno circolare di mille euro. A Tamara Bianchi di Marina di Massa vincitrice nella sezione Still-life è andata la targa del vincitore e un premio da 500 euro. Una targa anche per la spezzina Valentina Tazzini, per la foto vincitrice nella votazione «Premio giuria popolare». Medaglia ricordo per gli altri 14 fotografi segnalati per la mostra: Roberto Ronconi (Ruschi), Alessandro Cialdini (La Spezia), Marco Barbera (La Spezia), Mirella Cozzani (Vezzano Ligure), Elisabetta Neri (La Spezia), Alessandro Mazza (Cesenatico), Maria Elena Galardi (Carrara), Marcello di Francesco (La Spezia), Nadia Raggi (La Spezia), Gregorio Tommaseo (La Spezia) - Cristina Corti (Bogliasco), Ernesto Cordella (Viareggio), Franco Stocchi (Ravenna) e Daniele Racis Rimini. I temi per partecipare al premio 2020 erano due: «Il mondo della mitilicoltura» e lo «Still-life» (muscoli e ostriche). L'evento si è svolto col patrocinio del Comune della Spezia, il contributo dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e la collaborazione del Consorzio produttori spezzini. La giuria cronaca era composta da: Pierluigi Peracchini, Carla Roncallo Federico Pinza (Cooperativa Mitilicoltori Spezia), Claudio Barontini (fotoreporter), Alberto Andreani (fotografo ufficiale Spezia Calcio), Marco Aliotta (presidente Associazione Fotografica Liberi di Vedere), Alma Schianchi (fotografa e delegata provinciale Fiaf)



La Soprintendenza punta il dito sul verde

Sollecitazione al Comune per la sostituzione di tutte le 130 piante abbattute Ecco le prescrizioni

PORTO VENERE Vicenda annosa quella dei tagli urgenti agli alberi malati o pericolanti che, nel territorio di Porto Venere, aveva portato ad eliminare oltre 130 piante e che è stata motivo di malumori e polemiche. Finalmente arriva l'atto della Soprintendenza che, a seguito dell'istruttoria paesaggistica, dà sì l'okay per la ripiantumazione, ma ribadisce due prescrizioni importanti: «Tutte le piante rimosse a seguito di ordinanza sindacale, cadute a seguito di eventi atmosferici o per le quali è richiesta la rimozione andranno sostituite se non possibile con esemplari della stessa specie, con nuove essenze, così come indicato nella relazione agronomica. Dovranno essere reimpiantate le alberature intorno al campo sportivo di Fezzano, prevedendo essenze con un maggior sviluppo della chioma ed in altezza». L'opposizione, che si era mobilitata, attraverso Fabio Carassale, palesa una certa soddisfazione. In parallelo c'era stata fatta una raccolta firme pro-alberi a cura dell'associazione Posidonia e di Cristina Paolini delle Grazie. Carassale rileva che «l'amministrazione aveva chiesto di poter provvedere solo alla metà del ripristino e con piante che somigliavano più a cespugli che ad arbusti. Adesso la Soprintendenza ha ribadito quanto deve essere fatto». Il sindaco Matteo Cozzani dal suo canto: «Il fatto che la Soprintendenza abbia dato pare favorevole al nostro progetto dimostra che abbiamo operato correttamente, nel rispetto delle norme. Dopo l'estate faremo, in collaborazione con l'Autorità portuale, il più grosso intervento di sostituzione di alberature e di ripiantumazione mai effettuato nel nostro comune, a dimostrazione che la nostra politica di miglioramento del decoro e di potenziamento del verde non si è mai fermata». Vilianna Trombetta.



IL DIBATTITO DOPO L' INCIDENTE

«Rischio Beirut anche a Ravenna?» Ma il nitrato ha agenti anti detonanti

Ravenna In Comune solleva dubbi sui pericoli alla luce della presenza dello stabilimento della Yara Rossi (Autorità portuale): «Nessun deposito, non condivido che si generino paure e allarmismi»

ANDREA TARRONI

RAVENNA Dopo la devastante esplosione avvenuta nei giorni scorsi a Beirut, le inquietudini legate al nitrato di ammonio inducono Ravenna in Comune a presentare un' interrogazione in consiglio comunale sui possibili rischi. Il legame sarebbe quello della presenza di questo prodotto nello stabilimento di Yara. Sussistono anche a Ravenna rischi come in Libano? Va detto che le prescrizioni legislative impongono che il nitrato di ammonio utilizzato per fini agricoli (come quello commercializzato dalla multinazionale norvegese) è, per legge, prodotto con la presenza di agenti anti - detonanti, che impediscono pertanto che questi possano esplodere. Il capogruppo della lista di opposizione, Massimo Manzoli, vuole però vederci chiaro. E ricorda come oltre che a Beirut un incidente molto grave era accaduto nel porto di Tientsin, in Cina, cinque anni fa. «Meno vittime ad Atene, in Grecia, a West, in Texas, e a Tolosa, in Francia, rispettivamente nel 2014, nel 2013 e nel 2001», ricorda Manzoli. Che parte dall' affermazione del presidente dell' Autorità portuale, Daniele Rossi, che come presidente di **Assoporti** dichiarava al Sole24Ore l' assenza di depositi di nitrato di ammonio nei porti italiani. «Per quanto ci risulta invece, a Ravenna, il nitrato d' ammonio è uno dei prodotti storici - spiega Manzoli -. Dagli anni '50 del secolo scorso, infatti, rappresenta la principale attività di uno stabilimento che allora faceva capo ad Anic ed ora appartiene alla filiale italiana di una multinazionale norvegese, Yara». Da qui la richiesta che il rappresentante di Ravenna in Comune intende rivolgere al sindaco: «Senza fare allarmismi inutili, vogliamo rassicurazioni ulteriori rispetto all' assenza di rischi per la popolazione. L' Ispra e il ministero dell' Ambiente hanno individuato in Italia 995 stabilimenti suscettibili di creare incidenti rilevanti (520 più a rischio e 475 di soglia inferiore), che sono soggetti ai controlli della Seveso. Yara è fra questi? E viene ispezionata secondo le disposizioni di legge?». Il presidente dell' Autorità portuale risponde a stretto giro: «Non esistono, come detto, depositi nei porti ravennati. Sulle banchine infatti -precisa Rossi - nulla rimane di questo genere di merceologie se non per la veloce permanenza necessaria alle operazioni di carico e scarico, che sono svolte con prassi avanzate e sicure. Lo stoccaggio non è mai in area portuale - prosegue il vertice di via Antico Squero -, ma all' interno degli stabilimenti, detenuto secondo le regole. Non condivido che si alimentino paure e preoccupazioni della cittadinanza su prassi che sono codificate e tutelative della sicurezza di lavoratori e cittadini».



IL NODO SPAZZATURA

I diportisti respingono la diffida «Nei nostri contratti è tutto compreso»

Proprietari delle barche pronti a dare battaglia alle richieste della Simap che chiede il saldo della quota annua: «Nella tariffa che paghiamo è inclusa la gestione dei rifiuti»

FEDERICO SPADONI

RAVENNA «Io ho preso in affitto il posto barca a Marinara un anno e mezzo fa, e il mio contratto messo nero su bianco prevede che nella tariffa che pago sia compreso tutto, inclusa la gestione dei rifiuti. Pertanto, non vedo perché debba farmi carico io di una spesa non prevista dagli accordi». A parlare è Eolo Piancastelli, sindacalista in pensione e proprietario di una barca ormeggiata al porto turistico di Marina di Ravenna. La sua voce è comune a quella di molti altri diportisti, e si unisce al coro di quei circa 600 destinatari della raffica di diffide inviate dalla Simap (il gestore del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti al porto) per sollecitare il pagamento della quota annuale di 90 euro per ogni ormeggio. Nella travagliata bagarre nata con l'aggiudicazione del bando emesso da **Autorità portuale** nel 2018, mancava in effetti la voce di chi non era a conoscenza delle disposizioni previste per legge sulla raccolta e lo smaltimento dei rifiuti in ambito **portuale**, e ora rischia pure di essere coinvolto in un nuovo contenzioso, che riguarda quasi totalità dei titolari dei posti barca di Marinara. Solo in 50 infatti hanno saldato entro il 15 luglio il tributo annuale dovuto al concessionario. Lo hanno fatto dopo che tra la Simap e l'amministrazione del porto turistico è stato raggiunto un compromesso in merito al pagamento del servizio, nel quale il concessionario della gestione dei rifiuti ha accettato di chiedere le quote a ciascun diportista. Il problema non si è posto invece per i tre circoli - Ravenna Yacht Club, Circolo Velico e Anmi- che invece hanno deciso di fare da tramite tra gli associati e la srl, ritirando e saldando in blocco il costo del servizio. Posizioni nette. Ma tornando alla voce di chi non pare intenzionato a cedere, Piancastelli argomenta: «Il contratto parla chiaro, nella cifra sono compresi i costi della luce, dell'acqua, degli ormeggiatori, le pulizie, e anche la raccolta dei rifiuti». E prosegue: «Non c'è nemmeno una postilla, riguardo il possibile adeguamento del costo dei rifiuti, né una menzione alla trattativa con il concessionario». Semmai, aggiunge il diportista, «ne riparleremo quando scadrà il contratto d'affitto, in caso di rinnovo». Una posizione netta, che si somma anche ad altre rimostranze. Fra tutte quella della tariffa con una quota fissa, i 90 euro che **Autorità portuale** ha stabilito in maniera indistinta per ogni tipologia di imbarcazione, a prescindere dalle dimensioni. Facendo i conti, se tutti e 600 i diportisti di Marinara rimanessero fermi su questa posizione, per la Simap significherebbe una perdita di 54mila euro. Per questo il legale rappresentante Angelo Carella è convinto ad andare fino in fondo a costo di procedere a carte bollate.



Marendon (LpR): "Porto di Ravenna a rotta di collo. Nessun investimento per risalita"

Maurizio Marendon, responsabile Porto e Ambiente di Lista per Ravenna, è intervenuto in merito all' attuale situazione del Porto ravennate. Maurizio

Maurizio Marendon, responsabile Porto e Ambiente di Lista per Ravenna, è intervenuto in merito all' attuale situazione del Porto ravennate. Maurizio Marendon 'La situazione sta diventando veramente preoccupante per il nostro porto' -afferma perentorio Marendon, specificando le motivazioni che stanno alla base della sua esternazione: 'Il PIL (cioè la produzione di risorse) dell' Emilia-Romagna ha avuto un calo del -47% nei primi sei mesi. Non si vedono all' orizzonte spiragli per un' inversione di marcia, tanto meno aiuti statali, regionali o comunali per quelle aziende che a settembre, dopo i pagamenti delle tasse, vedranno i loro conti in negativo, con un calo di fatturato dal 30% al 50% rispetto al 2019. Tutti concordano che i 209 miliardi degli aiuti europei all' Italia siano gestiti dalle Regioni ed in particolare da Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, che da sole contribuiscono a circa il 50% del PIL nazionale. Ma il governo sta prendendo misure che non prevedono tale opzione. Il nuovo finanziamento governativo di 85 milioni al porto di Ravenna, che si aggiungono ai 285 già in cassa dell' **Autorità portuale** per investimenti che comunque vedranno le prime lucine tra anni, sono bene accetti. Ma è una follia (o forse una congiura) che 40 servano a portare i fondali a -14,5 metri solo per ingrassare gli interessi politico-economici dei soliti noti, rispetto al ragionevole -12,5 raggiungibile tra non meno di sette anni. E intanto la vista di gran parte delle gru ferme nel porto conferma che l' arrivo delle navi è ulteriormente franato. Mentre in certi giorni se ne vede una sola, l' **Autorità portuale** pubblica che il decremento sul 2019 è stato del 18,3%, addirittura -25,6% sulle merci movimentate. I soliti noti ci cantano di una ripresa solo perché in aprile questo dato era stato di -28,9%. Ma le previsioni da qui a tutto il 2021 ci dicono che se ne potrà recuperare appena il 7,2%. Sarà notte sempre più fonda. Diventa perciò sempre più impellente la richiesta di tavoli tecnici anticrisi lanciata da sindacati e operatori portuali, finora non ascoltati, atti a produrre interventi ed opere immediati volti a sollevare aziende e posti di lavoro dalla rotta di collo. Lista per Ravenna è stata finora l' unica forza politica ad invocarli, consapevole che ne va del porto stesso e dell' intera economia della nostra città. Occorre che le istituzioni pubbliche si confrontino seriamente con chi rappresenta gli utenti del porto, imprese, operatori e lavoratori, perseguendo l' obiettivo di orientare la valanga di milioni già in cassa o in arrivo verso il sovvenzionamento, secondo le linee che Lista per Ravenna ha suggerito, dell' import e dell' export delle merci, altrimenti destinati al precipizio. Il porto di Genova congestionato e con problemi seri per i trasporti ha indotto alcune grandi compagnie di navigazione a proporre scali alternativi, tra cui Ravenna. Perdere anche questo treno sarebbe un suicidio'.



Il Tirreno

Livorno

Darsena Europa la fuga dei privati e i 350 milioni che mancano

L'INTERVENTO/2MAURIZIO BETTINISi è tenuta a luglio, in commissione consiliare, l' audizione dei vertici dell' **Autorità di Sistema Portuale**: Corsini e Provinciali. Si è fatto un quadro aggiornato sul gran lavoro di progettazione, sul crono-programma, sui finanziamenti disponibili in rapporto ai costi e sulla prospettiva di utilizzo della Darsena Europa. È notizia di queste settimane la nomina di un commissario per la realizzazione di un' opera così strategica per la città. Si spera che il commissariamento, se mai ci sarà, velocizzi l' iter delle procedure. Ma è tutto risolto? I punti salienti dopo aver udito i vertici del porto, sono due: quanti soldi mancano? Chi ce li mette? Per i costi complessivi (opere foranee, dragaggi, terminal, infrastrutture e sovrastrutture di banchina) si parla di 900 milioni. Per le opere foranee e i dragaggi sono attualmente utilizzabili 350 milioni (250 della Regione, 50 da fondi dell' Ap, 50 da delibera Cipe 2016). Per quanto riguarda il terminal, invece, dei 550 milioni necessari, sappiamo che oggi ne sono disponibili 200 (decreto De Micheli). Un fatto nuovo e molto positivo, ma mancano ancora all' appello 350 milioni di investimento privato. Ascoltando Corsini in commissione, qualche domanda sorge spontanea. Tra 2018 e febbraio 2020 ci sarebbero state delle manifestazioni d' interesse di privati, però non concluse con una proposta vincolante. I privati si sono ritirati. Sarebbe importante sapere chi erano questi privati e perché sono andati via. Corsini ha fatto poi riferimento a due problematiche: una di "carattere internazionale" riguarderebbe l' evoluzione dei mercati; l' altra di "carattere locale" (nazionale) riguarderebbe il maggiore dinamismo dei porti liguri. È una argomentazione quest' ultima che suggerisce tre domande. La prima: su quali dati si radica questa convinzione di Corsini? La seconda: se la questione sta in questi termini, il presidente cosa pensa si debba fare e con quali partner istituzionali ci si dovrebbe muovere alla ricerca di nuovi investitori presentando il **sistema** logistico integrato livornese? La terza: la novità costituita dal decreto De Micheli con i 200 milioni pubblici per Livorno può sbloccare l' interesse dei privati? coordinatore segreteria LIVORNO IN AZIONE.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

LA MAXI OPERAZIONE / golfo di Follonica

Ecoballe, dopo 5 anni inizia il recupero 38 mine ecologiche da disinnescare

Tre navi della Marina Militare al lavoro. Sul fondale ce ne sono 40, le prime due sono state ripescate. Contengono decine di migliaia di chili di plastiche nocive, è una corsa contro il tempo

Manolo Morandini / piombino. Ne restano 38. Due, invece, sono state recuperate, tra il 7 e l'8 agosto, dal Gruppo operativo subacqueo della Marina Militare. Tre unità navali specializzate, e gli assetti della Guardia costiera hanno iniziato le operazioni attese da cinque anni. Dal 23 luglio 2015 quando il cargo IVY, all'epoca battente bandiera della isola Cook, disperse 56 ecoballe, ovvero 63 mila chili di plastiche eterogenee di combustibile solido secondario (Css), tra quelle collocate sul ponte delle 1.888 trasportate, caricate al porto di Piombino e dirette al porto di Varna in Bulgaria per essere incenerite in un cementificio. Sul fondale del golfo di Follonica fino a l'altro ieri ne restavano 40, al netto di quelle spiaggiate o finite nel sacco delle reti di pescherecci. Le due recuperate sono arrivate proprio alla vigilia dello sbarco in forze sul porto di Piombino. C'è il capo della Protezione civile nazionale Angelo Borrelli a cui dal 22 luglio il Consiglio dei ministri, su proposta del presidente Giuseppe Conte, ha affidato il coordinamento delle operazioni per superare lo stato di emergenza, deliberato nella stessa seduta, dovuto a quelle migliaia di chili di plastiche. E ci sono il ministro dell'Ambiente Sergio Costa, il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, il presidente dell'Autorità portuale del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini e l'ammiraglio di divisione Giuseppe Berutti Bergotto, capo ufficio affari generali dello Stato maggiore della Marina. Si sottolinea l'accelerazione che sta avendo l'operazione, finita per troppo tempo nelle secche della burocrazia. Anche se il tempo resta una variabile di non poco conto. Qualcuna di quelle ecoballe potrebbe sfaldarsi, non essendo stata progettata per resistere alle sollecitazioni che si hanno a profondità oltre i 40 metri e per così a lungo. Una bomba ecologica ad orologeria. «È una giornata importante per gli equilibri ambientali di queste terre, finalmente abbiamo dato il via alle operazioni di recupero delle 40 ecoballe residuali da 1, 2 tonnellate l'una che dal 2015 giacciono sui fondali del golfo di Follonica - afferma il ministro dell'Ambiente Costa -. Le chiamano tutti così ma di "eco" non hanno proprio nulla: sono ammassi di rifiuti di plastica abbandonati a mare da una nave cinque anni fa, nel silenzio generale. Oggi finalmente iniziamo a portarle in superficie con la Marina Militare». Che aggiunge: «Un lavoro che dal primo giorno del mio insediamento abbiamo affrontato, nominando immediatamente un commissario, l'ammiraglio Aurelio Caligiore, che ringrazio: è riuscito, insieme con la Guardia costiera, a mapparle e identificarle. Lo stato di emergenza e il lavoro della Protezione civile durerà 6 mesi, e sarà una lotta contro il tempo perché se queste balle piene di plastica dovessero aprirsi andremmo incontro a un disastro ambientale senza precedenti». Ma c'è dell'altro. Il caso sembra aver fatto scuola. Lo dice il ministro Costa. Lo conferma il capo della Protezione civile nazionale Borrelli. «Sono servite delle alchimie giuridiche per arrivare a emanare lo stato di emergenza nazionale - dice Costa -. È il momento di rivedere la legge di protezione civile aprendo la norma alla possibilità di intervento alla tutela dell'ambiente». E Borrelli: «Questa emergenza ha evidenziato una criticità del codice di protezione civile che dovrà essere corretta». Ci sarà tempo per ricercare le responsabilità che hanno determinato la situazione di emergenza. Del resto è in corso un'inchiesta che fa capo alla Procura della Repubblica di Livorno. Una precedente avviata dalla Procura di Grosseto è stata archiviata alla fine dello scorso anno. «Ci siamo





Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

e abbiamo deciso che adesso è il tempo per un intervento di recupero, che deve essere rapido. Poi arriverà quello di cercare le responsabilità giuridico amministrative». Per superare lo stato di emergenza il governo ha stanziato 4 milioni di euro e previsto un arco d' intervento di sei mesi. «Contiamo di farcela entro agosto o al massimo settembre - dice Borrelli -. Quanto accaduto in passato ad oggi non ci interessa, dobbiamo occuparci del presente. Dal momento che è stato superato l' impasse burocratico ce la stiamo mettendo tutta». --

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Borrelli: «Un' ottima accelerazione Contiamo di farcela entro settembre»

Il capo della Protezione civile vuole sveltire le operazioni di recupero. Due ecoballe sono state già rimosse dai palombari

Manolo Morandini/piombino«Contiamo di farcela entro agosto o al massimo settembre». È la previsione del capo della Protezione civile nazionale Angelo Borrelli a cui dal 22 luglio il Consiglio dei ministri, su proposta del presidente Giuseppe Conte, ha affidato il coordinamento delle operazioni per superare lo stato di emergenza, deliberato nella stessa seduta, dovuto alle 56 ecoballe disperse il 23 luglio 2015 dal cargo IVY, all' epoca battente bandiera della isole Cook, ovvero 63mila chili di plastiche eterogenee di combustibile solido secondario (Css), tra quelle collocate sul ponte delle 1. 888 trasportate, caricate al porto di Piombino e dirette al porto di Varna in Bulgaria per essere incenerite in un cementificio. Ne restano 38. Due, invece, sono state recuperate, tra il 7 e l' 8 agosto, dal Gruppo operativo subacqueo della Marina Militare. Tre unità navali specializzate, e gli assetti della Guardia costiera che hanno iniziato le operazioni attese da cinque anni. «Quanto accaduto in passato ad oggi non ci interessa - dice Borrelli -. Dobbiamo occuparci del presente. Dal momento che è stato superato l' impasse burocratico ce la stiamo mettendo tutta». E l' intenzione del sopralluogo al porto di Piombino, dove è stato allestito il Centro operativo avanzato della Protezione civile, è quella di sottolineare il passo giusto, trovato non senza ritardi e inciampi. Oltre a Borrelli ci sono il ministro dell' Ambiente Sergio Costa, il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, il presidente dell' **Autorità portuale** del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini e l' ammiraglio di divisione Giuseppe Berutti Bergotto, capo ufficio affari generali dello Stato maggiore della Marina. Tutti concordi nel sottolineare l' accelerazione che sta avendo l' operazione, finita per troppo tempo nelle secche della burocrazia. Anche se il tempo resta una variabile di non poco conto. Qualcuna di quelle ecoballe potrebbe sfaldarsi, non essendo stata progettata per resistere alle sollecitazioni che si hanno a profondità oltre i 40 metri e per così a lungo. Una bomba ecologica ad orologeria innescata da 5 anni. «Al question time al Senato mi è stato portato un bicchiere d' acqua con un bigliettino: "Grazie da Follonica". Alcune delle persone che si occupano di questo servizio sono di questo territorio». A raccontarlo è il ministro dell' Ambiente Sergio Costa per sottolineare l' importanza delle sollecitazioni di richiesta di intervento arrivate da chi vive in questa zona. Quelle delle istituzioni, dalla Regione ai Comuni di Piombino e Follonica, alle tante mail inviate da cittadini al suo dicastero. «È una giornata importante per gli equilibri ambientali di queste terre, finalmente abbiamo dato il via alle operazioni di recupero delle 40 ecoballe residuali da 1,2 tonnellate l' una che dal 2015 giacciono sui fondali del golfo di Follonica», afferma il ministro. Che aggiunge: «Lo stato di emergenza e il lavoro della Protezione civile durerà 6 mesi, e sarà una lotta contro il tempo perché se queste balle piene di plastica dovessero aprirsi andremmo incontro a un disastro ambientale senza precedenti». Per superare lo stato di emergenza il governo ha stanziato 4 milioni di euro. Il presidente della Regione Rossi alla soddisfazione per l' avvio delle operazioni accompagna un invito. «Il canale di Piombino è uno dei tratti più frequentati, c' è un passaggio importante di navi e bisogna essere più vigili. Deve essere migliorata la regolazione». E ricorda non a caso il naufragio al Giglio della Concordia e i fusti di materiale tossico dispersi in prossimità della Gorgona dal cargo Venezia. «C' è soddisfazione per la risposta ricevuta dal territorio che ha saputo chiedere aiuto - afferma il sindaco di Piombino Francesco Ferrari -. Lo ha fatto nell' ultimo anno dopo che per quattro il problema



Borrelli: «Un'ottima accelerazione Contiamo di farcela entro settembre»

Il capo della Protezione civile vuole sveltire le operazioni di recupero. Due ecoballe sono state già rimosse dai palombari

Il 23 luglio del 2015 nelle acque di Cerboli. Poi anni di silenzio

Il 23 luglio del 2015, nelle acque di Cerboli, si verificò un incidente che ha lasciato dietro di sé un silenzio di anni. Un cargo, il IVY, battente bandiera delle isole Cook, trasportava 63 mila chili di combustibile solido secondario (CSS) sul ponte. Una parte di questo materiale è stata dispersa in mare, creando un problema ambientale che ha richiesto un'operazione di recupero duratura e complessa. Il ministro dell' Ambiente Sergio Costa ha sottolineato l'importanza di questa operazione, sostenendo che è un passo importante per gli equilibri ambientali di queste terre. Ha anche menzionato le sollecitazioni ricevute dal territorio, in particolare dai comuni di Piombino e Follonica, e ha espresso soddisfazione per la risposta ricevuta dal territorio che ha saputo chiedere aiuto.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

era rimasto un po' nascosto». -- altro servizio a pagina 11.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il sopralluogo

Aperto il Centro operativo sul fronte porto

Il sopralluogo del ministro dell' Ambiente Sergio Costa e del capo dipartimento nazionale della Protezione civile Angelo Borrelli (fotoservizio Paolo Barlettani), che dal 22 luglio è commissario straordinario per l' emergenza ecoballe, al Centro operativo avanzato allestito al **porto di Piombino** per l' operazione denominata "Cerboli pulita". E le due ecoballe recuperate.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' intervento

Subacquei e specialisti In 160 per la missione

Venti palombari del Comsubin, due navi e supporto a terra che proseguono le operazioni del contrammiraglio Caligiore

piombino «È un' attività delicata e abbastanza complessa perché si lavora a delle profondità al limite. Ma si tratta di un' operazione che rientra in quelle per cui siamo impiegati, dal recupero di rifiuti speciali dai fondali a quello di ordigni bellici della Seconda guerra mondiale». Dà la cornice l' ammiraglio di divisione Giuseppe Berutti Bergotto, capo ufficio affari generali dello Stato maggiore della Marina. Il 3 agosto al **porto di Piombino** sono arrivati i primi militari e mezzi per assolvere all' incarico di ricerca e recupero delle ecoballe disperse in prossimità dell' isolotto di Cerboli dal cargo IVY il 23 luglio 2015. Le precedenti attività di ricognizione effettuate dalla Guardia costiera hanno permesso di circoscrivere l' area di indagine e di identificare la posizione di 28 delle 40 ecoballe disperse, più alcuni bersagli, per dirla in gergo militare, che devono essere ancora verificati. C' è da evitare immersioni a vuoto, considerando i naturali spostamenti dovuti ai movimenti marini degli ultimi mesi. Venti i palombari del Gruppo operativo subacquei (Gos) del Comando subacquei e incursori (Comsubin) coinvolti. Sono parte della task force che tra gli equipaggi delle navi Caprera, 48 militari, Tedeschi (16) e Rimini (44), oltre al supporto a terra e il personale della Protezione civile nazionale e di Ispra e Arpat vedi in campo per l' emergenza ecoballe 160 uomini. I subacquei lavorano in coppia. Immersioni di mezz' ora su fondali nell' ordine dei -50 metri. E per ottimizzare i tempi di decompressione verrà utilizzato la tecnica del salto. In pratica, completando il ciclo all' interno della camera iperbarica installata a bordo della nave Tedeschi, che può accogliere fino a due subacquei e in caso di bisogno anche un infermiere o un medico. Su ogni ecoballa lavorano due squadre che si alternano per completarne il contenimento in una speciale rete a maglia fitta, l' imbragatura e il graduale sollevamento dal fondale, che nel tratto in cui il carico è stato disperso è melmoso. Ci sarà da contrastare anche con l' azione del vento, le correnti del canale e la scarsa visibilità. «Nel canale a quelle profondità la visibilità va dal mezzo metro ai 20 centimetri», sottolinea il comandante dei Comsubin, contrammiraglio Massimiliano Rossi. Insomma, un' operazione tutt' altro che banale. Al punto che per evitare immersioni a vuoto i palombari del Gos fanno una verifica puntuale dei bersagli utilizzando un side scan sonar e calando sul punto individuato il Rov, ovvero una sorta di sottomarino a comando remoto che è dotato di telecamera per verificare lo stato di conservazione delle ecoballe a 5 anni dalla dispersione sul fondale marino. Quelle che risulteranno degradate o sprofondate nel fango verranno recuperate in seguito con l' ausilio della nave Anteo che permette di operare in immersione con la tecnica della saturazione. --



Covid, guardia alta in porto. «Pronti a nuove misure»

L' Authority sugli arrivi da Grecia e Croazia «Struttura operativa»

I CONTROLLI **ANCONA** Il pericolo potrebbe arrivare dall' est, e lo scalo dorico si caute. Il **porto** di **Ancona** è pronto ad applicare un filtro contro il Covid attivando misurazione della temperatura e controlli sanitari per tutti i passeggeri provenienti da Croazia e Grecia. A fare il punto della situazione è il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale di **Ancona** Matteo Paroli. Paroli chiarisce che lo scalo dorico è attrezzato e l' organizzazione pronta a scattare se dovessero giungere la direttive dal Governo. Il **porto**, spiega Paroli, sta mettendo in campo le azioni previste dalle disposizioni nazionali e attraverso un protocollo, le ha integrate con controlli dei passeggeri in partenza anche prima dell' accesso alla biglietteria per il check-in. Chi sta per salpare viene sottoposto a misurazione della temperatura, mentre al varco si può transitare solo con mascherina. Previsto poi il contenimento in locali separati in caso di sintomatologia Covid o temperatura oltre 37,5 gradi, che farebbe scattare il protocollo sanitario con il 118. La misurazione della temperatura per chi parte avviene anche ad opera del personale delle navi, prima di salire a bordo. Per i passeggeri in ingresso, oltre ai controlli della temperatura nei porti di partenza e all' imbarco sulla nave, è prevista l' attivazione dell' ufficio di sanità marittima e poi del protocollo sanitario in caso di segnalazione dalla nave di persone con sintomi Covid-19. In assenza di comunicazioni, i passeggeri in arrivo lasciano la nave con i propri mezzi. Per ora le autorità portuali non possono intervenire in maniera più restrittiva rispetto alle procedure nazionali: «possibile solo renderle più snelle e puntuali», spiega Paroli. «Per omogeneità - spiega - ci atteniamo alle procedure nazionali migliorandole nei termini in cui è possibile. Al momento non ci sono comunicazioni da Roma di nuove misure previste». Conclude il segretario generale: «Se dovesse succedere, ci conformiamo subito: la struttura hardware è pronta. Se dovessero esserci necessità di natura internazionale, di indicazioni a livello centrale, ci conformeremo». e. c. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Si alle mascherine per un altro mese Le discoteche restano chiuse

Nuovo decreto del governo, misure fino al 7 settembre. Giù i contagi, allerta per i rientri dalle vacanze

di Giovanni Rossi ROMA Validità da oggi al 7 settembre. Il nuovo Dpcm a firma Giuseppe Conte 'regola' le ferie degli italiani e dei pochi turisti stranieri in viaggio. Sostanziali proroghe e alcune novità caratterizzano le misure appena aggiornate, proprio mentre il Covid rialza qua e là la testa, conseguenza forse inevitabile della mobilità recuperata e delle positività dovute alla ripresa degli sbarchi. Nelle ultime 24 ore si sono registrati 347 nuovi casi (Lombardia 76, Veneto 63, Emilia 44), 205 in meno rispetto a venerdì. Fra i positivi otto frati francescani della Basilica di Assisi. Stabili le terapie intensive: 43 in tutto il Paese. In aumento invece i decessi: 13 (5 in Veneto, 3 in Lombardia, 2 in Emilia, 1 in Lombardia, Lazio e Puglia) dai 3 del giorno prima. L'assessore alla Sanità dell' Emilia Romagna,

Raffaele Donini, alza la guardia: «I focolai sono prevalentemente dovuti a ragazzi che tornano da vacanze all' estero vissute probabilmente senza le precauzioni necessarie». Per questo il **porto di Ancona** è pronto ad applicare 'filtri' anti-Covid misurando la temperatura ai passeggeri in arrivo da Croazia e Grecia: basta solo che Roma lo richieda, fa sapere l' Autorità portuale. In Campania il governatore Vincenzo De Luca si distingue ancora per rigore ordinando la misurazione della temperatura a dipendenti e utenti degli uffici pubblici. «Non vogliamo nuove restrizioni, ma serve «responsabilità», è il puntuale appello di Conte. Il Dpcm in vigore da oggi proroga l' obbligo di mascherine, oltre che di distanziamento interpersonale di almeno un metro, in tutti i luoghi al chiuso accessibili al pubblico. Tassativo restare a casa nelle ipotesi di temperatura corporea superiore a 37,5°; vietati gli assembramenti in spiagge, parchi, ville, giardini nonché gli spostamenti da e per i Paesi via via definiti «a rischio»; raccomandato il costante lavaggio delle mani. La già sdoganata attività motoria nel rispetto della distanza di sicurezza segnala il ritorno del pubblico a singoli eventi sportivi «di minore entità» che non superino il numero massimo di 1.000 spettatori all' aperto e di 200 spettatori al chiuso, con deroga - in casi eccezionali - subordinata alla presentazione di uno specifico protocollo di sicurezza (a cura di Regioni o Province autonome) che il Comitato tecnico-scientifico dovrà preventivamente validare. Le norme già in vigore e convintamente confermate, che autorizzano spettacoli in sale teatrali, da concerto e cinematografiche con posti a sedere preassegnati, in numero massimo di 1.000 all' aperto e di 200 al chiuso, neppure stavolta sono estese a sale da ballo e discoteche. Rischio-contagio evidentemente troppo alto, secondo il Cts. Ripartono invece, con tempestività, le crociere e i centri benessere. A inaugurare il nuovo corso - con capienza ridotta del 30%, servizio sanitario potenziato e accesso a ristoranti e buffet ridisegnato - sarà Msc Grandiosa. L' ammiraglia della compagnia salperà domenica prossima da Genova per una crociera di 7 notti nel Mediterraneo con escursioni esclusive e 'protette'. Ci sarà anche una copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante e dopo il viaggio. Anche la flotta di Costa Crociere riprenderà presto il mare in «piena attuazione dei protocolli emessi dal Governo». Esulta Confitarma, che fino all' ultimo considerava «non scontata» la ripresa e ora promette il massimo impegno «per garantire la sicurezza di passeggeri ed equipaggi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Dopo i contagi di rientro

Il porto pronto a filtro anti febbre su chi sbarca

Una riduzione con drastico calo dei contagi da Covid-19 nelle Marche in questa altalena infinita. Dai 21 del giorno precedente ai 3 di ieri, uno in Provincia di Pesaro-Urbino e uno in quella di Ascoli, oltre ad un caso positivo legato al focolaio di Montecopiolo (su 99 tamponi). Nel complesso i tamponi effettuati ieri sono 1.297 di cui 531 del percorso 'nuove diagnosi', 677 di quello 'guariti' e appunto il centinaio del focolaio nel pesarese. Resta, tuttavia, il problema dei contagi di rientro da vacanze in Paesi esteri, in particolare da Croazia e Grecia. Dopo i 6 casi accertati (2 Croazia e 4 Grecia), ieri uno dei tre positivi, una 65enne della provincia di Pesaro, è risultata sintomatica proprio al rientro dalla Croazia. Tutti hanno viaggiato in traghetto e sono transitati attraverso il porto di Ancona. Lo scalo dorico è pronto ad applicare un 'filtro' anti Covid, con misurazione della temperatura e controlli sanitari come già avviene per chi è in partenza, per tutti i passeggeri provenienti da Croazia e Grecia. Lo sottolinea il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale di Ancona, Matteo Paroli, nel caso in cui arrivassero disposizioni dal governo in questo senso. Tornando ai contagi e alle statistiche, a livello ospedaliero sono 14 i pazienti ricoverati negli ospedali delle Marche, uno più di ieri e tutti in reparti non intensivi: 8 sono assistiti a Pesaro, 2 a Fermo, 3 a Torrette e 1, l'ultimo in ordine di tempo al 'Profili' di Fabriano. A renderlo noto è il Gores attraverso l'aggiornamento quotidiano. I casi complessivamente accertati da inizio pandemia nelle Marche salgono a 6.938, numero che comprende anche i focolai individuati all' Hotel House di Porto Recanati, nel maceratese, e a Montecopiolo, nel pesarese. Ci sono 5 nuovi pazienti dimessi-guariti e totale a 5.795, mentre i positivi in isolamento domiciliare sono 142 (-3 rispetto a ieri) e le vittime registrate restano 987.



Coronavirus, contagi in calo, +347. Allarme per i focolai

205 casi in meno rispetto a venerdì, 13 13 vittime. Positivi anche 8 frati francescani ad Assisi. Solo due regioni senza nuovi casi, Sardegna e Molise

Calano i contagi per coronavirus in Italia. Nelle ultime 24 ore, secondo i dati del ministero della Salute, si sono registrati 347 nuovi casi, 205 in meno rispetto all' aumento di ieri, che fanno salire il totale a 250.103. In aumento, invece, il numero delle vittime: 13 in un giorno a fronte alle 3 registrate venerdì. Complessivamente, le vittime dall' inizio dell' epidemia sono 35.203. E' in lieve aumento il numero degli attualmente positivi per coronavirus nelle ultime 24 ore: secondo i dati del ministero della Salute, gli attuali malati sono 12.953, rispetto a ieri 29 in più. Resta stabile il numero delle terapie intensive con 43 pazienti, solo uno in più rispetto a ieri. Le persone in isolamento domiciliare sono 12.139, rispetto a venerdì 36 in più, mentre i pazienti ricoverati negli altri reparti degli ospedali sono 8 in meno: dai 779 di ieri ai 771 di oggi. In tutte le regioni si sono registrati nuovi casi. Tra tutte le regioni, solo in Sardegna e Molise non si sono registrati nuovi casi. I maggiori aumenti di contagi nelle ultime 24 ore si sono verificati in Lombardia (76), Veneto (63), Emilia Romagna (44), Piemonte (31) e Sicilia (28). Le persone, tra dimessi e guariti, sono 201.947 (+305). I tamponi effettuati nell' ultimo giorno sono 53.298, circa seimila in meno di ieri. L' Emilia Romagna dunque è sul podio delle Regioni con maggior numero di contagi. Ed è polemica per i focolai dovuti ai ragazzi che rientrano dalle vacanze. Per questo anche il **porto di Ancona** è pronto ad applicare un 'filtro' anti Covid - con misurazione della temperatura e controlli sanitari come già avviene per chi è in partenza - per tutti i passeggeri provenienti da Croazia e Grecia. Lo sottolinea il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale di **Ancona** Matteo Paroli nel caso in cui arrivassero disposizioni dal governo in questo senso. Lo scalo anconetano, spiega Paroli già attua le disposizioni nazionali e, mediante un protocollo, le ha integrate con controlli dei parenti anche prima dell' accesso alla biglietteria per il check-in: misurazione della temperatura, varco transitabile solo con mascherina e contenimento in locali separati in caso di sintomatologia Covid o temperatura oltre 37,5°, che farebbe scattare il protocollo sanitario con il 118. La misurazione della temperatura per chi parte avviene anche, ad opera del personale delle navi, prima di salire a bordo. Per i passeggeri in ingresso, oltre ai controlli della temperatura nei porti di partenza e all' imbarco sulla nave, è prevista l' attivazione dell' ufficio di sanità marittima e poi del protocollo sanitario in caso di segnalazione dalla nave di persone con sintomi Covid-19. In assenza di comunicazioni in tal senso, i passeggeri in arrivo lasciano la nave in libertà con i propri mezzi. Al momento, ricorda Paroli, le autorità portuali non possono intervenire in maniera più restrittiva rispetto alle procedure nazionali: "possibile solo renderle più snelle e puntuali". "Per omogeneità - spiega - ci atteniamo alle procedure nazionali migliorandole nei termini in cui è possibile. Al momento non ci sono comunicazioni da Roma di nuove misure previste. Ovvio che stiamo con le 'antenne dritte' - riferisce - e se dovesse succedere, ci conformiamo istantaneamente: la struttura 'hardware' è pronta, già la usiamo. Se dovessero esserci necessità di natura internazionale, di indicazioni a livello centrale, ci conformeremo subito". Otto frati francescani sono risultati positivi al coronavirus, ad Assisi. E' quanto viene riportato nella rivista on-line San Francesco. Sono tutti novizi, presenti nella struttura del adiacente alla Basilica di San Francesco. Proseguono tutte le attività del Sacro convento. A precisarlo è il direttore della Sala stampa del Sacro convento, padre Enzo Fortunato. "I giovani sono in isolamento e sono state applicate e prese tutte le



procedure sanitarie del caso", ha aggiunto padre Fortunato. "I giovani novizi risultati positivi, provenienti da diverse parti del



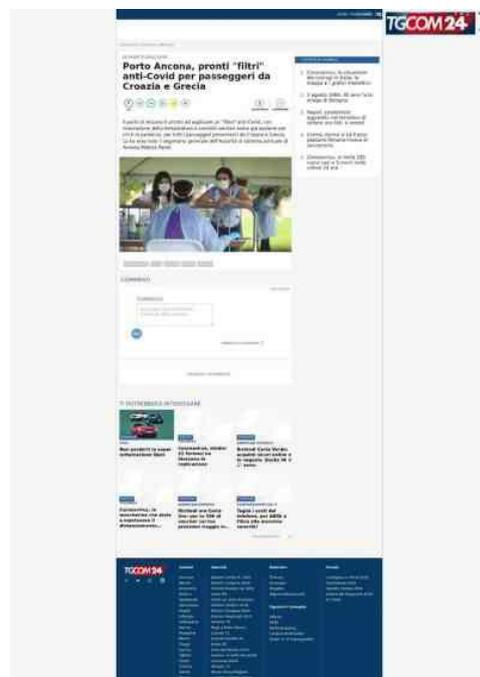
Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

mondo, sono entrati a far parte del noviziato solo cinque giorni fa e non hanno avuto contatti con la comunità e i pellegrini", ha sottolineato ancora il religioso. "Le attività e la vita comunitaria continueranno con normalità in osservanza dei dispositivi previsti dalla legge e dal ministero della salute", ha concluso il direttore della Sala stampa.

Porto Ancona, pronti "filtri" anti-Covid per passeggeri da Croazia e Grecia

Il porto di Ancona è pronto ad applicare un "filtro" anti-Covid, con misurazione della temperatura e controlli sanitari come già avviene per chi è in partenza, per tutti i passeggeri provenienti da Croazia e Grecia. Lo ha reso noto il segretario generale dell' **Autorità** di **sistema** portuale di Ancona Matteo Paroli.



«Ma la mobilità dolce non basta Servono verde e aree pedonali»

L'allergologo Bonifazi: «Bene la filovia, filtri ai mezzi di trasporto diesel»

Il professor Floriano Bonifazi, allergologo, è il coordinatore scientifico del Progetto Inquinamento Ancona (Pia), che prevede la mappatura dell'incidenza degli agenti inquinanti in città, strada per strada, e degli effetti sulla salute degli abitanti. Professor Bonifazi, la mobilità dolce è frutto dei dati da voi raccolti con il Pia? «No, abbiamo appena iniziato, con gli uffici del Comune, a rendere coerente il Piano urbano di mobilità sostenibile (Pums) con i dati raccolti dal Pia. Questo progetto ha inaugurato l'uso di una griglia completamente diversa dai sistemi tradizionali: a grana molto fine, con metodi evoluti e rilevamento satellitare della dispersione di inquinanti come nitrossido di azoto, ozono. E verifichiamo la prevalenza delle patologie, quartiere per quartiere: gli effetti, in particolare negli hotspot, come zona porto, aree di svincolo automobilistico e parcheggi». **Il piano di mobilità dolce è sufficiente?** «No di certo. Occorrono opere di mitigazione nelle aree più a rischio. Parlo dell' ampliamento delle zone pedonali e del potenziamento del verde urbano, con specie capaci di assorbire l' anidride carbonica, senza emettere pollini e composti organici volatili, precursori dell' ozono, gas molto tossico. In alcuni Paesi del mondo si è cominciato a lavorare in questa direzione, in Italia siamo in grave ritardo». Agevolare l' uso delle biciclette, dunque, va nella direzione giusta, ma non basta. «Certamente no. Vanno eliminati i mezzi di trasporto urbano a trazione diesel, i più inquinanti. O dovrebbero essere dotati di enormi filtri delle emissioni. E poi, oltre a potenziare la filovia, si devono acquistare altri bus elettrici». Il suo Piano, finanziato da Regione, **Autorità portuale** e Comune, ha avuto molto successo, al punto che c' è l' idea di applicarlo anche in altre città. Una soddisfazione. «Sì, ma suggerisco, prima di replicarlo, di attendere i risultati. La dead line è fissata a ottobre 2021, ma già ora sono state ultimate alcune cose». **Cosa resta da fare?** «Una volta perfezionate le nostre mappe degli inquinanti, ogni settimana uscirà, sul sito del Comune, un comunicato con la distinta della qualità dell' aria pollini, spore fungine e inquinanti in ogni quartiere, con un indice leggibile del rischio, in base alle norme dell' Oms, molto più restrittive rispetto a quelle italiane. E dovranno essere collocati pannelli elettronici in tre aree di Ancona, con i dati aggiornati e la previsione dei due giorni successivi». La mappatura riguarda anche la salute dei cittadini. «Abbiamo bisogno di raccogliere quanti più dati sulla ricaduta dell' inquinamento sul fisico degli abitanti. Sono tanti e diversi, gli effetti negativi dell' inquinamento: non solo lo stato dei polmoni, dell' apparato cardio-vascolare e neurologico. I dati del Pia serveranno a studiare meglio l' incidenza dei tumori. Abbiamo raccolto dati retrospettivi, dal 2010 al 2019, dall' ospedale di Torrette, dal Pronto Soccorso e dall' Inrca, che vengono aggiornati in un data-base, per essere elaborati da un gruppo di lavoro di professionisti e operatori sanitari».



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il Comune fa la sua parte. E noi cittadini? «Fondamentale, il ruolo degli abitanti, per la riduzione dei fattori inquinanti. In due direzioni: a parte l' uso più diffuso delle biciclette, la riduzione dei consumi nel riscaldamento domestico, con più caldaie a condensazione, e con l' abolizione dei mezzi privati a gasolio. L' ideale è l' auto elettrica». Lucilla Niccolini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: 40 milioni per il raddoppio Fincantieri e 7 milioni per il tpl

ALESSANDRA NAPOLITANO

L'area Fincantieri al porto di Ancona ANCONA - Quaranta milioni di euro per il raddoppio della capacità produttiva di Fincantieri e quasi 7 milioni di euro per il trasporto pubblico sostenibile. Ad Ancona sono in arrivo risorse preziose che consentiranno, da una parte di costruire navi da crociere di grandi dimensioni e creare nuova occupazione, dall'altra di acquistare nuovi filobus e ammodernare l'anello filoviario della città. Il decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, ha assegnato al porto di Ancona un finanziamento di 40 milioni di euro per il raddoppio della capacità produttiva di Fincantieri, risorse che si sommano agli altri 40 milioni di euro già stanziati dall'azienda. «Sarà una grande opportunità per il potenziamento del cantiere navale dove si continueranno a costruire navi da crociera di eccellenza, con la dimensione richiesta dal mercato di circa 290-300 metri di lunghezza. Un investimento che aprirà uno scenario a 360° per lo sviluppo dello scalo dorico e del territorio e di cui bisogna coglierne le potenzialità» commenta l'Autorità di Sistema portuale. Crescerà il lavoro per tutte le imprese che garantiscono una fornitura di alta qualità per costruire navi cruise

e si potrà creare nuova occupazione, con una stima di circa 1.000 nuovi posti di lavoro. Si potranno creare nuovi percorsi di formazione professionale per le maestranze necessarie ad allestire navi di lusso e si potrà incrementare la ricerca creando rapporti privilegiati con le Università e con i centri di formazione di alta specializzazione. Un grande progetto per l'economia e la società, per il porto, per la città di Ancona, per le Marche. Per questo bisogna chiamare a raccolta le forze migliori del territorio per affrontare insieme il percorso impegnativo ma entusiasmante». Il Comune di Ancona si è aggiudicato un bando ministeriale di quasi 7 milioni di euro che consentirà di potenziare il trasporto pubblico sempre più nella direzione della mobilità sostenibile. L'anello filoviario «Avremo una flotta di 15 filobus, la possibilità di costruire un sistema di trasporto pubblico più efficiente e ambientalmente sostenibile» afferma l'assessore al Tpl, Ida Simonella. I filobus circoleranno con altissima frequenza lungo l'anello filoviario mentre le linee esterne, in precisi punti di rottura - Verrocchio per chi viene da nord e nei pressi di piazza Ugo Bassi per chi da sud -, alimenteranno queste circolari. È questa la vera metropolitana di superficie di Ancona. Ottenere un finanziamento di quasi 7 milioni di euro è stata una operazione progettuale complessa, che ha imposto una interlocuzione fitta e continua in questo ultimo anno con i tecnici del Ministero dei Trasporti. «Una gran bella notizia per Ancona! Così ci stiamo muovendo per il futuro della città» dichiara il sindaco Valeria Mancinelli.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crociere, a metà mesi si riparte

Il premier Conte ha firmato il decreto. Il 17 il primo accosto in porto della Msc Grandiosa Il dg di Rct Portelli: «La ripresa dell'attività porterà benefici allo scalo ma anche alla città»

TURISMO Finalmente è arrivata l'attesa fumata bianca per la ripartenza delle crociere. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ieri ha firmato il decreto Agosto che concede il via libera ai grattacieli del mare che potranno salpare già da metà mese. In attesa che Costa definisca gli itinerari, Msc ha già pronta l'ammiraglia Grandiosa che dal 16 agosto comincerà tour settimanali del Mediterraneo e già il 17 toccherà il porto di Civitavecchia per fare rotta poi su Napoli, Palermo e La Valletta. «L'arrivo del Covid e il conseguente stop alle crociere ha commentato ieri il direttore generale di Roma Cruise Terminal, John Portelli - hanno portato a una drammatica presa di coscienza dell'importanza del turismo crocieristico perché il circuito virtuoso da esso innescato si è improvvisamente interrotto. Va quindi supportata in modo compatto la ripresa dell'attività crocieristica a Civitavecchia, che porterà nuovi benefici non solo al porto, ma a tutta la comunità locale, ai lavoratori e all'intero Lazio. Civitavecchia è il primo porto crocieristico in Italia e il secondo del Mediterraneo e siamo convinti che tornerà da subito a beneficiare della ripartenza. Per il 2020 erano previste inizialmente 840 toccate nave, che avrebbero generato una movimentazione di 2,8 milioni di crocieristi. Ora stiamo rivedendo prosegue Portelli le previsioni, ma per nuove stime è necessario attendere le programmazioni aggiornate delle compagnie». Secondo uno studio condotto in questi mesi da Rct, l'effetto economico generato dalle attività crocieristiche in città è pari a 105 milioni di euro l'anno, mentre l'occupazione è di quasi 1.900 persone, 700 diretti e 1.200 indiretti. Lo studio ha inoltre evidenziato che, durante gli scali delle navi, 320 mila visitatori si riversano in media ogni anno in città per una spesa pari a 14 milioni. Intanto anche la parte logistica dello scalo si prepara a ripartire. Per lunedì alle 10 l'**Autorità portuale** ha convocato una riunione organizzativa per armonizzare e verificare le procedure di sicurezza sanitaria in materia di prevenzione e contenimento del contagio da Covid. Invitati Asl, Rct, Pas, e Port Mobility. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Navi fumose chiesti maggiori controlli ad Arpa Lazio

INQUINAMENTO Il porto fuma e le istituzioni si preoccupano dei polmoni della città. Dopo l' incontro di alcuni giorni fa sulla qualità dell' aria nello scalo, la Capitaneria di porto ha convocato, tramite il comandante Francesco Tomas, una riunione di livello più operativo, alla quale hanno partecipato l' assessore all' ambiente Manuel Magliani in rappresentanza del Comune, il presidente dell' Adsp Francesco Maria di Majo e rappresentanti dell' Arpa Lazio. «Ringraziamo il comandante Tomas dice Magliani - per l' attenzione che sta dedicando al tema delle emissioni inquinanti in porto. Dalla riunione sono emerse con chiarezza le competenze delle varie istituzioni convocate: visto che l' **Autorità di sistema portuale** ha funzioni precise, ci auspichiamo che il presidente convochi al più presto le compagnie armatoriali per promuovere delle azioni di controllo sicure e delle misure efficaci». Altro punto importante emerso dalla riunione, è che sia la Capitaneria che il Comune hanno chiesto ad Arpa Lazio di intensificare i controlli, anche attraverso postazioni mobili e di rendere i controlli stessi più specifici, capillari e aggiornati. La riunione si è resa necessaria dopo che nelle ultime settimane i fumi neri dai camini di svariate navi che stazionano e transitano nello scalo si sono intensificate. In più occasioni e per vari giorni consecutivi, molti cittadini avevano postato sui social network foto e video che dimostravano come la situazione dell' inquinamento al porto fosse preoccupante. Da quel momento sono stati intensificati i controlli, che hanno portato a varie sanzioni e denunce nei confronti dei comandanti delle navi che emettevano nell' aria un' eccessiva quantità di fumi nocivi. «È indispensabile assicurare tutti, cittadini e operatori portuali ha concluso l' assessore Magliani - sul fatto che la ripresa dei traffici non debba rappresentare e non rappresenterà un motivo di peggioramento della qualità dell' aria sul territorio». Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Lo scalo rischia il blocco in piena estate

Port Mobility ha indetto uno sciopero per mercoledì 19 agosto: se confermato, salteranno navettamento e controllo viabilità. Sindacati sul piede di guerra: «Senza inversione di tendenza da parte dell' Authority, dovremo gestire tantissimi esuberanti»

I GUAI DELL' APPRODO Nubi sempre più nere, anche in pieno agosto, si addensano sul porto. Le dimissioni per giusta causa della segretaria generale Roberta Macii; la richiesta di un intervento deciso e la possibilità di valutare il commissariamento dell' **Adsp** fatta dal sindaco Ernesto Tedesco al ministro dei Trasporti; il malcontento tra le storiche imprese cittadine; le difficoltà dell' ente di chiudere il bilancio del 2020. E dulcis in fundo, uno sciopero in arrivo per il 19 agosto. A pochi giorni dalla tanto attesa ripartenza delle crociere (la Msc farà il suo primo scalo a Civitavecchia il 17) si ferma tutto il navettamento e la viabilità dello scalo. Lo sciopero del personale di Port Mobility è stato proclamato ieri, insieme allo stato di agitazione dai sindacati.

LE RAGIONI DELLA PROTESTA «Nonostante i diversi incontri avuti con Port Mobility e **Adsp**, alcuni anche congiunti - scrivono Alessandro Borgioni (Filt Cgil), Gennaro Gallo (Uiltrasporti), Fabiana Attig (Ugl Mare) e Giancarlo Ricci (Usl) non abbiamo ricevuto risposte soddisfacenti rispetto alle criticità evidenziate. Abbiamo più volte espresso le nostre preoccupazioni rispetto alla gestione della fase Covid e come poterne uscire senza conseguenze sul piano economico-occupazionale. La nostra speranza era che la gestione protetta del 2020, attraverso il divieto di licenziamento e l' utilizzo degli ammortizzatori, pur tra i grossi sacrifici che stanno vivendo i lavoratori, potesse portare a una ripartenza nel 2021 con un accordo pluriennale che permettesse all' **Adsp** di chiedere un servizio adeguato e alla società concessionaria una programmazione delle attività, invece ci troviamo davanti a un profondo stallo. Le difficoltà economiche dell' ente per un verso e l' incertezza legata alla variabilità del sistema del chi usa paga, ha portato più volte Port Mobility a parlare di ristrutturazione, con gravi rischi occupazionali. In una fase così delicata non possiamo rischiare di perdere un solo posto di lavoro, ma la strada che si è intrapresa purtroppo ha il percorso segnato: senza un' inversione di tendenza, ci troveremo a gestire un consistente numero di esuberanti». L' ALTRA QUESTIONE APERTA Ma se Atene piange, Sparta non ride e a rendere ancora più tesa l' aria dentro il porto, è anche la situazione interna alla società della sicurezza, interamente di proprietà dell' **Adsp**, la Pas. «Non entreremo nel merito degli errori commessi dall' **Adsp** affermano i segretari della Filcams Cgil, Fisascat Cisl e Uilucs, Marco Feuli, Aldo Pascucci e Stefano Rosignoli - ma vorremmo ribadire che la Pas è un fiore all' occhio dei servizi di sicurezza all' interno del porto, annovera personale altamente specializzato, gestisce e garantisce la sicurezza dei passeggeri 24h; lo stesso personale che durante la pandemia, a rischio dell' incolumità personale, ha sempre garantito un servizio di qualità. Rimangono scettici quando sentiamo parlare di costi elevati ed elevato assenteismo per la Pas che tra l' altro, opera sotto organico e dove lavoratori, effettuano turni massacranti soprattutto in estate anche di 12 ore. Se vi fosse un elevato tasso di assenteismo, non si riuscirebbe neppure a coprire i servizi giornalieri, e a noi risulta tutto il contrario». E i sindacati condannano la totale assenza di una reale guida al timone della Pas «che ha cambiato 5 amministratori in 3 anni» e le tante problematiche sempre discusse e mai risolte. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stretta sui controlli al porto: in pochi con la mascherina

Schierati al Beverello e Porta di Massa Esercito, capitaneria e Guardia di Finanza: file agli imbarchi, tensione nei percorsi obbligati. Nuova ordinanza: obbligo di rilevare la temperatura negli uffici pubblici a utenti e dipendenti

Paolo Popoli

«A bordo la gente ora indossa le mascherine, ma che calca per salire e scendere dall' aliscafo » , racconta una coppia appena sbarcata al Beverello. Sono le 12 ed è il primo giorno della stretta sui controlli anti-contagio al **porto** e sulle navi previsti dall' ordinanza regionale numero 65. Ai gate del Beverello sono schierati esercito, guardia di finanza e capitaneria di **porto** con protezione civile e personale delle compagnie di navigazione. « Ripetete alle persone di tenere le mascherine e di rispettare il metro di distanza » , dice un ufficiale ai colleghi. È sabato, il **porto** è affollato. Anche Porta di Massa si riempie. E il lavoro per steward e militari si fa intenso. Gli addetti delle varie compagnie controllano e misurano la temperatura agli imbarchi: altrimenti non si passa. «Rispetto ai giorni scorsi, stamani non ci sono stati problemi - dice un barista del Beverello - Si vede che ci sono più controlli. Ogni tanto c' è qualche " testa calda" che fa storie per la mascherina e allora il capitano della nave è costretto a chiamare forze dell' ordine. Oggi mi pare che tutto fili liscio, ma bisogna vedere domenica, (oggi, ndr) ». «Quest' ordinanza serviva - aggiunge un operatore del **porto** - con i lavori di restyling allo scalo e gli spazi ridotti è più difficile controllare i flussi » . La gente si ammassa soprattutto nelle file per gli imbarchi. « Non vedo segnaletica a parte i cartelli alle nostre spalle», fa notare un avvocato napoletano. «Certo, si sta ravvicinati», risponde una donna. I militari e il personale ai gate ripetono: « Mettete le mascherine » . E i controlli si spostano anche negli spazi d' attesa del terminal. Tra la folla di turisti, famiglie e passeggeri sulle panchine, sono tanti quelli che non indossano le protezioni sul volto. Un' addetta di una compagnia ripete allo sfinimento: «Per favore, è obbligatorio in tutte le aree del **porto** » . Nel frattempo, gli uomini della capitaneria di **porto** salgono a bordo di un aliscafo prima che levi gli ormeggi. Bisogna controllare. È la prassi. Anche Porta di Massa è piena: non come le estati passate, ma c' è gente. «Siedono anche dove ci sono gli adesivi con su scritto "vietato". C' è molta indisciplinazione, penso sia difficile eseguire così i controlli » , racconta un negoziante. Nello scalo sono in corso i restyling, c' è caos e tensione nell' imboccare i percorsi obbligati per il distanziamento. Esercito, finanza e carabinieri sono sul posto, e invitano alla calma. All' imbarco del traghetto delle 14 per Ischia, gli addetti della compagnia misurano la temperatura ai passeggeri. Lo stesso fa un ufficiale della capitaneria con automobilisti e camion in fila per l' imbarco. Tutti entrano con la mascherina: ma alzando gli occhi sul ponte della nave, in tanti l' abbassano sul mento. «Ho preso una corsa da Capri - dice una guida turistica - l' equipaggio e il capitano ripetevano di rispettare le norme » . L' ordinanza nasce per evitare resse e obbligare i viaggiatori a tenere la mascherina soprattutto in vista di ferragosto. Si raccomanda a bordo la presenza delle forze dell' ordine. E intanto, alcune compagnie hanno aggiornato gli orari delle corse. Le disposizioni della Regione, assieme a quelle in vigore per bar, ristoranti, stabilimenti balneari e trasporto pubblico, sono state prorogate al 7 settembre con una nuova ordinanza, la numero 66, la quale prevede fino al 24 agosto anche l' obbligo di rilevare la temperatura a dipendenti e utenti in tutte le sedi di uffici pubblici, aperti al pubblico e non. La Campania ha registrato ieri cinque nuovi positivi al virus. Nessun decesso. © RIPRODUZIONE RISERVATA

La Protezione civile rileva la temperatura ai viaggiatori. Sotto



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

file agli imbarchi. A sinistra un militare obbliga un turista a indossare la mascherina.

Anteprima 24

Napoli

Napoli riparte dal mare: previsti interventi per migliorare le spiagge libere

'Napoli riparte dal mare' e il Comune decide di intervenire concretamente per migliorare alcune spiagge napoletane. La Giunta comunale, presieduta dal

Tempo di lettura: 1 minuto Napoli - ' Napoli riparte dal mare ' e il Comune decide di intervenire concretamente per migliorare alcune spiagge napoletane. La Giunta comunale, presieduta dal Sindaco de Magistris , ha approvato una delibera con la quale viene sancito, ai sensi dell' articolo 15 della L.241/1990, l' accordo di collaborazione tra il Comune di Napoli e l' **Autorità portuale** per la concessione demaniale all' Amministrazione di Palazzo San Giacomo di alcuni arenili cittadini come le spiagge di San Giovanni a Teduccio , Rotonda Diaz , Largo Sermoneta e la spiaggia delle Monache . Soddisfazione è stata espressa dall' assessorato alle pari opportunità, salute con delega al mare perché con questo atto prosegue il percorso già tracciato lo scorso maggio con la delibera ' Napoli riparte del mare ', cioè quello di considerare il mare come bene comune, e perché, oltre alla libera e gratuita fruizione e l' utilizzo per finalità istituzionali degli arenili, saranno anche previsti interventi migliorativi su alcune di queste spiagge.



Assalto ai traghetti folla e assembramenti «Ma regole rispettate»

‘Esercito e guardacoste agli imbarchi non c’è ancora la sorveglianza a bordo

Barbara Cangiano

Di bande di delinquenti, così come il presidente della Regione Campania ha apostrofato quanti si ammassano abitualmente sui traghetti del fine settimana, non se ne sono viste. Ma di assembramenti sì. Perché a dispetto dei controlli della Capitaneria di **Porto** e dell' Esercito, è difficile evitare che si crei folla agli imbarchi, in particolare durante i week end. Poco prima delle otto del mattino, la Stazione Marittima di Zaha Hadid brulica di vita. Pieno il bar, discretamente pieno anche l' ingresso dove, in fila, tanti aspettano il proprio turno per accedere alla biglietteria di Alicost. Il servizio di trasporto per le isole Eolie, Ischia e Capri e per il Cilento è disponibile anche on line: ma una volta acquistati i biglietti sul sito, occorre comunque recarsi sul posto quindici minuti prima della partenza per ritirare i ticket cartacei. «È un sistema un po' farraginoso - racconta Assunta Santoriello - Se si potesse fare tutto tramite un' App sarebbe più comodo e sicuramente ci sarebbe meno gente costretta a restare in attesa del proprio turno». Gli addetti sono attenti e c'è personale dedicato che tenta di velocizzare gli acquisti e di far rispettare le distanze di sicurezza. All' esterno, lo spazio ampio del molo Manfredi, aiuta ad evitare capannelli, almeno fino al momento dell' imbarco. L' ALTRO SCALO Non succede lo stesso al molo Masuccio Salernitano: qui il servizio di prenotazioni è decisamente attrezzato meglio, ma gli spazi più esigui penalizzano fortemente il tentativo degli operatori di garantire il distanziamento tra chi arriva, chi parte e chi semplicemente è in cerca di informazioni. A terra si scorgono dei cerchietti gialli: la scelta della segnaletica, con i raggi solari, non risulta un' idea vincente. Anche in questo caso il monitoraggio è affidato alla Capitaneria di **Porto**, in più un mezzo dell' Esercito supervisiona l' ingresso da piazza della Concordia. «Stiamo aspettando il traghetto per Amalfi e oggettivamente siamo parecchi - ammette Rita Santoro - però tutti indossano la mascherina». Da ieri, conferma Marcello Gambardella della Travelmar, è diventata obbligatoria la misurazione della temperatura con il termoscanner, mentre allo stato, si attende che la Prefettura si esprima sulla presenza a bordo di esponenti delle forze dell' ordine, chiamati a garantire il rispetto delle regole, così come previsto dall' ultima ordinanza emanata dal Governatore. LA FOTOGRAFIA Quella di sabato, a dispetto del clima non propriamente invogliante, è stata una sorta di prova generale del Ferragosto, periodo per il quale si prevede il sold out, in particolare per la costiera amalfitana ed il Cilento. Con il pienone, è facile ipotizzare l' impennata di richieste di sorveglianza, che sono ormai un fenomeno che si registra frequentemente, in particolare la domenica. Gli orari rossi sono tra le 9 e le 10 del mattino e tra le 18 e le 19 del pomeriggio, quando sui traghetti del Masuccio si concentra un gran numero di persone desiderose di trascorrere la giornata a mare. Bisogna però precisare che gli allarmi, quasi sempre non trovano riscontro, perché i mezzi sono titolati a viaggiare a pieno carico, purché, sia all' interno che all' esterno, i passeggeri siano dotati di mascherina. «Capisco che la legge lo consente - tuona Marcello Franco - ma dal mio punto di vista c'è un sovraffollamento. Siamo comunque seduti uno al fianco dell' altro con perfetti sconosciuti e non mi sento al sicuro, considerato che i casi di Covid sono in continuo aumento, anche se ormai se ne parla poco». Se non di resse, di assembramenti parla anche Giovanni Fumo: «Amo la costiera e vengo spesso qui al Masuccio per prendere il traghetto. Durante la settimana si sta benissimo, c'è poca gente e ci si gode la



passeggiata. Il sabato e la domenica sono giorni meno facili: all' imbarco c' è troppa gente, forse dovrebbero trovare



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

un' altra soluzione». Eppure a differenza dell' Alicost, la Travelmar, che gestisce il servizio in questo scalo, ha predisposto fin dall' inizio un servizio di prenotazione on line che non necessita altre file e il ritiro del biglietto cartaceo. Non solo. «Rispetto all' anno scorso abbiamo perso il settanta per cento dei passeggeri - racconta Gambardella - La presenza degli stranieri si fa sentire moltissimo. Sul fronte della sicurezza applichiamo fin da principio tutte le regole. E il personale è adeguatamente istruito in proposito». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ripartono le crociere nel Mediterraneo dopo il lockdown covid: da fine agosto partenze da Bari con Msc Magnifica

Nello scalo cittadino, dal 29 agosto, sarà attiva la grande nave con un itinerario nel Mediterraneo orientale per 7 notti: previste fermate a Trieste, Corfù, Katakolon e Pireo.

Ci sarà anche il porto di Bari tra quelli che segneranno la ripartenza delle attività delle navi da crociera dopo il via libera del comitato tecnico scientifico alle disposizioni anticontagio covid-19. Nello scalo cittadino, dal 29 agosto, sarà attiva la Msc Magnifica per un itinerario nel Mediterraneo orientale per 7 notti con fermate a Trieste, Corfù, Katakolon e Pireo. Ad ovest, invece, la M5S Grandiosa offrirà crociere con partenza da Genova (16 agosto) verso Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta. Per entrambi gli itinerari sarà possibile iniziare e terminare la crociera da uno dei qualsiasi 6 porti italiani, scegliendo quello più comodo da raggiungere. "Msc Grandiosa e Msc Magnifica - si legge in una nota della compagnia di crociere - sono in grado di garantire una crociera autentica e a 360 gradi grazie all' implementazione di un innovativo protocollo di salute e sicurezza, messo a punto dalla Compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali, nonché validato dal RINA che ne ha verificato la conformità con le direttive europee. Il protocollo prevede l' adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico, tra cui:

test universale Covid-19 per tutti gli ospiti e per l' equipaggio prima di ogni crociera; escursioni "protette" organizzate esclusivamente dalla Compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad una capienza ridotta della nave; nuove modalità di accesso ai ristoranti e un buffet completamente ridisegnato; infine, un servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato".



IL CASO L' AGENTE MARITTIMO INVITA ALLA TREGUA COMUNE E ADSP

«Nemmeno un euro di fondi al porto» lo sfogo di Titi scatena la polemica

E Brindisi Bene Comune spara a zero su Patroni Griffi

Il grido di dolore lo ha lanciato per primo sui social l' agente marittimo Teodoro Titi (presidente dell' associazione degli operatori portuali salentini), non appena appresa la notizia dei 147,5 milioni destinati alla Puglia, ma nemmeno un centesimo al porto di Brindisi. Ha attaccato a testa bassa, ma con diplomazia ed eleganza, sia il sindaco Riccardo Rossi, sia il presidente dell' **Autorità Portuale**, Ugo Patroni Griffi, invitandoli ad abbandonare ogni velleità e a sedersi attorno ad un tavolo per progettare qualcosa di serio. Lo sfogo pubblico di Titi ha avuto una grande eco e, tra i tanti, ad entrare nel merito è stato il movimento "Brindisi Bene Comune": «Nel porto - si legge in una nota - nessuna opera finanziata dal Governo. Patroni Griffi dia spiegazioni. È un fatto gravissimo e ora deve spiegare su quanto accaduto ad amministrazione, operatori portuali e città intera. Eppure, opere da finanziare ce ne sono: c' è il completamento della colmata di Capobianco e il suo banchinamento che potrebbe risolvere il problema dragaggi, l' elettrificazione delle banchine per dare più sostenibilità ambientale alle operazioni portuali, e ancora bonifica e rimozione dei depositi dell' area ex Pol ottenendo anche risorse aggiuntive per dare seguito ad un accordo quadro con la Marina Militare da sempre disatteso e mai attuato. E non ci dica Patroni Griffi - si aggiunge - che le opere proposte sono quelle subito cantierabili perché la camionale su Bari non ci risulta che lo sia e perché vi è un secondo elenco finanziato poi a settembre, con opere differenti, ed anche in questo non abbiamo traccia del porto di Brindisi. E non vi è interlocuzione su quali opere proporre al Ministero o, forse, Patroni Griffi si confronta solo con Bari? È ogni giorno presente, in modo non corretto per chi rappresenta un' Istituzione, su Facebook, con i suoi mattinali critici verso il sindaco e la città. Risponda invece del fallimento della sua presidenza che per fortuna si avvia alla conclusione. Ma prima rettifiche la richiesta al Ministero e avanzi richiesta di fondi per le opere fondamentali per il porto e la città».



Msc cancella gli scali Se ne riparla nel 2021

Le ultime sette fermate previste, svanite dall'aggiornamento del calendario 2020. In vendita i biglietti per l'anno prossimo. Sempre che ci siano gli spazi per i controlli

Sparisce definitivamente la Msc Musica dal calendario ufficiale della stagione crocieristica di Brindisi 2020. Nell'aggiornamento del documento effettuato giovedì scorso dall'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, infatti, sono stati cancellati gli ultimi scali rimasti della Mediterranean Shipping Company, che erano previsti per i mesi di settembre ed ottobre. Sono sette, per la precisione, le fermate sparite nell'ultimo e recentissimo aggiornamento: 7 settembre, 14 settembre, 21 settembre, 28 settembre, 5 ottobre, 12 ottobre e 19 ottobre. La compagnia, dunque ha rinunciato ufficialmente a concludere, o meglio ad iniziare - perché a Brindisi quest'anno a causa del Covid non ha fatto scalo nessuna nave da crociera, né della Msc né di alcun'altra compagnia - la stagione 2020. C'è da dire, però, che sul sito della Msc è già possibile acquistare i biglietti, anche con partenza da Brindisi, per le crociere nel Mediterraneo del prossimo anno a bordo della Musica. A partire dal 3 maggio e fino al 18 ottobre. Segno che, evidentemente, la compagnia non ha rinunciato ad utilizzare il capoluogo messapico non solo come scalo ma anche come punto di imbarco e sbarco. Sempre che, se saranno ancora attivi i protocolli anti-Covid, a disposizione ci sia il mini-terminal provvisorio da utilizzare per gli appositi controlli. Allo stato attuale, però, Msc riprenderà il mare con la Fantasia, per la quale sono previsti diversi scali nel porto di Bari. Come del resto per quanto riguarda la Costa Crociere. Anche se, per la verità, il calendario crociere 2020 relativo al capoluogo di regione è misteriosamente sparito dal sito web istituzionale dell'**Autorità di sistema portuale**, dunque è impossibile sapere al momento quanti e quali saranno gli scali delle due compagnie come di tutte le altre. Nel frattempo, dunque, dopo l'addio - verosimilmente solo temporaneo - di Msc al porto di Brindisi restano in previsione, nello scalo messapico, solo quattro arrivi per due navi da crociera. Per le quali, tuttavia, non è detto che, proprio come accaduto per tutte le altre, non solo Msc, non arrivi la cancellazione. Si tratta, per la precisione, della Berlin, di Fti Cruises, e della Aidamira, della società Aida, controllata di Costa Crociere. Gli scali di quest'ultima - ancora tutti da confermare - sono previsti per il 14 ed il 28 settembre, dalle 7 alle 18. E proprio la nave della compagnia Aida avrebbe dovuto essere la vera novità della stagione 2020, ormai da dimenticare. La Aidamira, fino allo scorso anno, si chiamava Costa Neoriviera (la più piccola della flotta Costa) ed era stata nel porto di Brindisi l'8 maggio del 2019, per una tappa sperimentale. Dopo di che, la nave è stata rimodernata a Genova tra settembre e novembre ed è stata ribattezzata, il 29 novembre a Palma di Maiorca, col nome di Aidamira. Si può ben dire, dunque, che la nave da 48.200 tonnellate di stazza lorda e posti per 1.700 passeggeri ritornerà, se almeno queste ultime due tappe si riusciranno ad effettuare, nel porto di Brindisi, dal quale ripartirà ogni volta verso Corfù. La Berlin, invece, secondo l'ultimo aggiornamento del calendario dovrebbe scalare il porto brindisino l'8 settembre, dalle 6 alle 14.30, ed il 14 settembre, dalle 7 alle 18. Sempre che, come accaduto per gli altri scali previsti e poi cancellati, la necessità di un'area per i controlli anti-Covid non faccia saltare tutto. Un rischio che, in effetti, è molto concreto. L'iter per il prefabbricato che l'**Autorità di sistema**, prima dell'emergenza sanitaria, avrebbe



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

voluto utilizzare per i controlli di sicurezza e che adesso servirebbe anche per triage e termoscan, non è ancora concluso a causa della richiesta di chiarimenti da parte del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche al Comune che, nell' apposita delibera approvata dal consiglio comunale, aveva sì dato l' assenso all' opera ma aveva consigliato la rotazione di 90 gradi del prefabbricato perché questo fosse più lontano dai binari presenti sulla banchina di Costa Morena e l' installazione di una recinzione di sicurezza. Richiesta alla quale l' ente ha recentemente risposto. F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Niente fondi per il porto E lo scontro si accende

Ma Patroni Griffi spiega: «Tutte le opere strategiche hanno già un finanziamento» Titi si interroga, Friolo accusa Emiliano e Rossi. Bbc se la prende con l' Authority

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Risponde con fermezza alle polemiche generatesi in queste ore dopo un post (tutt' altro che polemico) su Facebook di Teo Titi sui fondi sbloccati dal governo per diverse opere in molti porti italiani il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi. Il quale chiarisce che tutti gli interventi di infrastrutturazione ritenuti strategici per lo scalo brindisino sono già finanziati. 147,5 milioni investiti nei porti in Puglia e zero - scrive Titi - a Brindisi. Perché? Perché non ci sono progetti esecutivi forse? O altre mille ragioni irragionevoli? Chi decide? La politica? I tecnici? Qualcuno mi risponda. Mi risponderete che come sempre è tutto normale e tutto va bene ma il porto di Brindisi è sempre lì in attesa da 25 anni che qualche euro sia speso in banchine, moli, dragaggi servizi ai passeggeri, eccetera. Il suo invito è chiaro: Volete sedervi, parlare e risolvere?. Le sue parole, però, hanno scatenato accuse e contro-accuse. Non solo nei commenti. Il giorno dopo, infatti, il candidato de La Puglia domani con Fitto al consiglio regionale Maurizio Friolo se la prende col governo regionale e con il Comune. Non abbiamo - scrive - un piano regolatore **portuale**, manca lo sviluppo adeguato dell' infrastruttura logistica, progetti che oggi sarebbero potuti essere finanziati sono finiti nel dimenticatoio. Tutto questo nel silenzio assordante di un governo regionale che in cinque anni ha ignorato il territorio brindisino se non per ricordarsene in campagna elettorale. Anche le discussioni tra l' **Autorità di sistema** e l' amministrazione locale non hanno fatto altro che affossare tutte quelle opportunità che attraverso una strategia condivisa potevano essere un' occasione di rilancio per il porto. Rimbalzare la responsabilità dei propri fallimenti non serve a nessuno. La prova è in quei 906milioni di cui Brindisi non vedrà neppure un centesimo. Brindisi Bene Comune, il movimento del sindaco Riccardo Rossi, se la prende invece con l' Authority e col suo presidente. L' esclusione del porto del capoluogo dai finanziamenti nazionali, secondo Bbc, è un fatto gravissimo. Il presidente dell' **Autorità portuale** deve spiegazioni su quanto accaduto all' amministrazione comunale, agli operatori portuali e alla città intera. Eppure opere da finanziare ve ne sono, pensiamo al completamento della colmata di Capobianco e al suo banchinamento che potrebbe risolvere il problema dragaggi nel porto di Brindisi, l' elettrificazione delle banchine, ad esempio con il **sistema** del cold ironing, per dare maggiore sostenibilità ambientale alle operazioni portuali, o ancora bonifica e rimozione dei depositi dell' area ex Pol ottenendo anche le risorse aggiuntive necessarie per dare seguito ad un accordo quadro con la Marina militare da sempre disatteso e mai attuato. Per il movimento, infine, Patroni Griffi dovrebbe rispondere del fallimento della sua presidenza a Brindisi che fortunatamente per la città ed il porto di Brindisi si avvia alla conclusione. Accuse alle quali il presidente dell' **Autorità di sistema** ribatte definendole «una narrazione priva di fondamento. Le opere di cui si parla sono allocate su residui disponibili solamente per opere dotate di progetto esecutivo, il che significa opere già localizzate dal Prp o in base al decreto 383/94 ante decreto semplificazioni, per le quali sia già espletata la procedura ex articolo 27 del Codice dei contratti pubblici. Tutte le opere in queste condizioni relative al porto di Brindisi sono già dotate



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

di finanziamento. Con fondi che superano ampiamente i 200 milioni e coprono tutte le opere previste dal Piano operativo triennale e dal Piano triennale delle opere pubbliche». In particolare, il presidente ricorda che sono già finanziati «gli accosti di Sant' Apollinare, i dragaggi e la relativa cassa di colmata, la stazione marittima Le Vele, l' acquisto della stazione Il Mondo e dei terreni pertinenziali da adibire a parcheggio, il pontile a briccole, la manutenzione straordinaria della storica sede dell' **Autorità**, la vasca di accumulo per fornire acqua alle navi, il rifacimento dell' infopoint, la deperimetrazione del Sin, l' estensione al porto di Brindisi del Pcs Gaia e del **sistema** integrato Gaia-Aida realizzato con l' Agenzia delle dogane, l' implementazione di un **sistema** basato sull' intelligenza artificiale per il monitoraggio ambientale e la prevenzione degli incidenti rilevanti, l' elettrificazione delle banchine che è stata candidata su fondi specifici e per la quale ho avuto assicurazione relativo stanziamento. Praticamente tutte le opere che la portualità brindisina attende da anni e che sono ritenute non solo necessarie ma anche urgenti. Sulle difficoltà di realizzazione di tali opere sorvolo, essendo ben note a tutti quanti. Posso solo dire che per evitare il danno e la beffa, cioè l' ottenimento delle autorizzazioni ma la perdita dei finanziamenti, le due opere fondamentali per il porto, ovvero accosti e dragaggi, sono state da me candidate anche su altre misure. Sottraendo, forse anche ingiustamente, opportunità agli altri porti del **sistema**». Riguardo alle critiche «del tutto ingenerose», il presidente rileva che «l' **Autorità** si è dichiarata disponibile a concedere, col consenso della Marina militare, l' area ex Pol che non presenta alcuna rilevanza per lo sviluppo della portualità mentre, evidentemente, è ritenuta di interesse dall' amministrazione cittadina. Un' ultima annotazione: come confermato da Sogesid, non è assolutamente possibile confinare i fanghi di dragaggio a Capo Bianco non solo per la insufficienza degli spazi ma anche perché questo impedirebbe l' utilizzo di tale area per lo sviluppo di un terminal polifunzionale e soprattutto idoneo ad ospitare rotabili e contenitori». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RIGASSIFICATORE, COSÌ I BRINDISINI PRESERO IN MANO IL PROPRIO DESTINO

Michele ERRICO Finalmente, grazie ad una intelligente iniziativa del Presidente Patroni Griffi, l' **Autorità Portuale** di Brindisi programma l' uso dell' area ex rigassificatore nella sua naturale destinazione a terminal internazionale multipurpose. La questione del rigassificatore a Brindisi ha assunto una rilevanza morale, giuridica ed amministrativa che ha superato anche il fatto stesso della sua costruzione ed ha toccato un punto di svolta nelle dinamiche economiche e politiche della comunità brindisina: l' instaurarsi di un processo democratico che ha tenuto in conto non solo le convenienze che si sono prodotte per interessi pur legittimi, ma anche le scelte individuali dei componenti della comunità brindisina che si sono espressi democraticamente attraverso la tutela di aspettative generali in una continua ricerca di un profondo equilibrio. È stato detto eravamo una carta assorbente. Ecco la svolta: il riconoscimento e l' adesione di una classe dirigente ad un cambiamento di fondo della cultura politica che si fa protagonista delle determinazioni sul futuro nostro, non inseguendo una decisione di tutela, ma disegnando da sé azioni concrete di sviluppo. Scrive Carmelo Pasimeni nell' aprile 2009: «Una identità imposta... per rimarcare i limiti di una classe dirigente e di governo locale che solo in rare occasioni aveva saputo anteporre gli interessi del territorio a quelli dell' industria di Stato e dei grandi gruppi industriali. Le battaglie contro la centrale a carbone e quella contro l' impianto del rigassificatore condotta dalla Provincia di Brindisi e dal Comune di Brindisi hanno aperto una nuova fase della storia della città e del territorio brindisino che ha visto innanzitutto la partecipazione dei cittadini e delle istituzioni che sole possono decidere sul futuro e delle sorti del territorio segnato dalle cicatrici di una industrializzazione imposta, che mal sopporterebbe l' insediamento di altri impianti che potrebbero compromettere in modo irreversibile la tutela dell' ambiente e la stessa salute dei cittadini, e senza alcun coinvolgimento della popolazione locale così come previsto dalle leggi di tutela ambientale». Sino al 2004 il silenzio delle **autorità** locali e della classe politica intera brindisina era rotto solo dalle numerose associazioni ambientaliste che si coalizzarono nel 2004 al cambio di rotta politico istituzionale. I desideri e i propositi delle migliori intelligenze informate della città divennero anche politici e nel luglio del 2004 le nuove amministrazioni portarono quei sentimenti di pulizia, legalità, di autodeterminazione e di sviluppo sostenibile a formare la piattaforma per le numerose battaglie di civiltà per la comunità intera. L' impianto del rigassificatore aveva già ricevuto il 21 gennaio 2003 la relativa autorizzazione sulla scorta di una legge sulle semplificazioni amministrative e con il parere favorevole del Comune e della Provincia di Brindisi senza alcuna istruttoria e senza alcun coinvolgimento della popolazione locale così com' era previsto dalle leggi di tutela ambientale. Il 16 luglio 2004, solo dopo 20 giorni dall' insediamento della nuova amministrazione provinciale, il suo presidente inviava alla Procura della Repubblica un rapporto sull' iter amministrativo in corso dell' impianto del rigassificatore, rilevando ipotesi penalmente rilevanti nell' istruttoria sulla scorta di pareri illegittimamente prodotti. Il 5 agosto 2004 il Consiglio Provinciale di Brindisi, senza alcun voto contrario, esprimeva contrarietà alla costruzione ed all' esercizio dell' impianto con atto di indirizzo politico. Nello stesso anno e nel 2005 furono prodotti vari ricorsi alla Giustizia amministrativa impugnando



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

le conferenze di servizio, ed il Consiglio di Stato, ribaltando le sentenze del Tar il 3 marzo 2006 affermava che il Ministero non era obbligato a riconvocare le conferenze di servizio. Il 26 gennaio 2005, in nome dell' amministrazione provinciale, con tutte le forze politiche esistenti nel consiglio, il suo presidente denunciava alla Commissione europea la Repubblica Italiana di inadempimenti in sede di autorizzazione alla realizzazione del rigassificatore e delle opere connesse nel porto di Brindisi per violazione della normativa comunitaria in tema di valutazione di impatto ambientale e di rischio industriale e della normativa nazionale concernente l' area ad elevato rischio di crisi ambientale. Quest' ultima iniziativa ha segnato definitivamente tutti i procedimenti successivi con la rispettiva presa di posizione chiara e limpida della Direzione ambientale della Commissione europea che con nota del 30 marzo 2007 comunicava al presidente Errico che con riferimento al reclamo presentato dalla Provincia di Brindisi «la Repubblica Italiana era venuta meno agli obblighi derivanti dalle direttive europee». A tanto poi seguirà il 18 luglio 2007 sempre dalla stessa Commissione europea la richiesta allo Stato italiano di conformarsi al parere espresso dalla Commissione entro due mesi ed il ministero dello Sviluppo economico il 20 settembre 2007 emetteva il decreto di sospensione dell' autorizzazione controfirmato di concerto dal ministro dell' Ambiente il 5 ottobre 2007. E poi... tutto è in discesa! Non basteranno le prese di posizione nel 2011 dal ministro dell' Ambiente di allora di voler rilanciare la necessità della costruzione del rigassificatore nel porto di Brindisi. Ormai anche alcuni giornali nazionali tifavano per Brindisi. La città e tutto il territorio provinciale ricorderà che da quella battaglia è rinata la volontà dei brindisini di non essere più eterodiretti, ma di essere persuasi democraticamente di tutte le scelte che incidono sul futuro del proprio destino; scelte che saranno proposte dalla sua classe dirigente (politica, sociale e intellettuale) per il migliore futuro della comunità. Mai più progetti chiusi nei cassetti di un sindaco o propositi di capi istituzionali sovraordinati regionali e nazionali imposti a centurioni della politica locale che non conoscono nulla di quanto devono eseguire per compiacere; mai più strategie illuminate da sofisti come Federico Pirro in nome e per conto della Confindustria e di alcune centrali sindacali; mai più decisioni di altre **Autorità** senza l' adesione di un Consiglio comunale che solo esso rappresenta la massima espressione dell' autodeterminazione e che sa coinvolgere i cittadini nelle forme più opportune. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

DIFESA DOPO IL VIA LIBERA DEL CIPE ALLO STANZIAMENTO DI OLTRE 200 MILIONI DI EURO PER GLI INTERVENTI DI POTENZIAMENTO

Lavori alla base navale soddisfa la Marina

La Marina Militare esprime grande soddisfazione per la delibera adottata dal Cipe, nell'ambito Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per l'area di Taranto, inerente al progetto di ampliamento della Stazione Navale in Mar Grande, per un importo complessivo di 203 milioni di cui 79 milioni già finanziati con fondi FSC 2014/2020. I lavori di potenziamento della base navale del Mar Grande, la più grande ed importante in Italia, della forza armata, avverranno in più anni e permetteranno l'ormeggio di 19 navi, fra cui quelle di ultima generazione. In particolare, saranno effettuati interventi, funzionalmente autonomi, relativi all'ampliamento del molo Rotundi e alla riqualificazione dell'area Chiapparò, ma che fanno parte di un progetto più ampio che riguarda la riallocazione presso la Stazione Navale in Mar Grande delle esistenti funzioni della Marina Militare presso l'ex Stazione Torpediniere nel Mar Piccolo. Per la Marina Militare, «un doveroso ringraziamento va a tutti coloro che hanno lavorato intensamente con le molteplici realtà istituzionali coinvolte con l'obiettivo di rendere concreto un grande progetto strategico di infrastrutture che avrà anche un rilevante impatto sull'economia locale. L'ambizioso obiettivo - afferma la Marina - porterà ad un miglioramento sensibile delle capacità logistiche della Marina, consentendo di ampliare la Stazione Navale Mar Grande in tempi relativamente brevi, di rafforzare la presenza della Forza Armata sul territorio e, nel contempo, di avviare la valorizzazione della Stazione Torpediniere a favore della collettività». La tranche dei primi 79 milioni è spalmata in un quinquennio. Si parte nel 2021 con 2,82 milioni, quindi, a seguire, 8,5 nel 2022, 20,7 nel 2023, 23,6 nel 2024 e altrettanti nel 2025. Col potenziamento della base navale, la Marina restituirà a Taranto, e nello specifico all'Autorità portuale del Mar Ionio, la banchina ex Torpediniere, nel centro della città, che affaccia sul Mar Piccolo, che con la ristrutturazione sarà adibita a molo turistico e per navi da crociera di media dimensione. Questa ristrutturazione sarà a carico dell'Autorità portuale ed è stimata come costo in una quarantina di milioni. A breve si definiranno le modalità del passaggio della banchina ex Torpediniere dalla Marina all'Autorità portuale. Nella stessa area della banchina, sorgerà poi l'Acquario Green, che sarà gestito dall'Authority, la quale a settembre avrà l'assegnazione da parte del Cipe - come annunciato dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Mario Turco - di un finanziamento ad hoc di 50 milioni. «Il Cantiere Taranto - spiega Turco - è nella sostanza una visione futura e strategica della città e dell'intero arco jonico che si materializza con investimenti ad alto moltiplicatore economico, occupazionale e sociale. I diversi progetti che abbiamo finanziato in questi mesi e che ci apprestiamo a realizzare sono inquadrabili in un ampio processo di riconversione di cui il territorio ha estrema urgenza, dopo decenni di stallo politico.



Ampliamento della Base navale di Mar Grande Soddisfazione espressa dalla Marina Militare

Tra i fondi stanziati per Taranto è arrivato anche l'ok del Cipe, lo scorso 28 luglio, ai primi 79 milioni su 200 complessivi, per il potenziamento infrastrutturale della base di Mar Grande della Marina Militare, nella zona di Chiapparo, a San Vito. La Marina Militare esprime in una nota «grande soddisfazione» per la delibera adottata dal Cipe, nell'ambito Contratto Istituzionale di Sviluppo (Cis) per l'area di Taranto, inerente al progetto di ampliamento della Stazione Navale in Mar Grande. «Un doveroso ringraziamento - osserva la Marina - va a tutti coloro che hanno lavorato intensamente con le molteplici realtà istituzionali coinvolte con l'obiettivo di rendere concreto un grande progetto strategico di infrastrutture che avrà anche un rilevante impatto sull'economia locale». «L'ambizioso obiettivo - conclude la nota - porterà ad un miglioramento sensibile delle capacità logistiche della Marina, consentendo di ampliare la Stazione Navale Mar Grande in tempi relativamente brevi, di rafforzare la presenza della forza Armata sul territorio e, nel contempo, di avviare la valorizzazione della Stazione Torpediniere a favore della collettività». La tranche dei primi 79 milioni è spalmata in un quinquennio.

Si parte nel 2021 con 2,82 milioni, quindi, a seguire, 8,5 nel 2022, 20,7 nel 2023, 23,6 nel 2024 e altrettanti nel 2025. Col potenziamento della base navale, la Marina restituirà a Taranto, e nello specifico all'**Autorità portuale** del Mar Ionio, la banchina ex Torpediniere, nel centro della città, che affaccia sul Mar Piccolo, che con la ristrutturazione sarà adibita a molo turistico e per navi da crociera di media dimensione. Questa ristrutturazione sarà a carico dell'**Autorità portuale** ed è stimata come costo in una quarantina di milioni. A breve si definiranno le modalità del passaggio della banchina ex Torpediniere dalla Marina all'**Autorità portuale**. Nella stessa area della banchina, sorgerà poi l'Acquario Green, che sarà gestito dall'**Authority portuale**, la quale a settembre avrà l'assegnazione da parte del Cipe.



GIOIA TAURO Il finanziamento inserito in extremis nel decreto legge Agosto

Al porto 50 milioni in zona Cesarini

La soddisfazione espressa dall' assessore regionale alle Infrastrutture

GIOIA TAURO - Un finanziamento inserito in extremis dal Governo che porta in dote al porto di Gioia Tauro ben 50 milioni di euro. Un iter lungo e complesso che si è sbloccato dopo un' inter locuzione con le Regioni. La notizia è stata data ieri dall' assessore regionale alle infrastrutture Domenico Catalfamo che ha comunicato l' inserimento del finanziamento da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti». «Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso venerdì 31 luglio - dice la Catalfamo - ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro. Ma per i porti calabresi secondo quanto ha detto l' assessore regionale non era stata destinata nessuna somma nonostante la presenza in Calabria di porti di rilevanza nazionale e internazionale. «Dall' esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concessi alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le **Autorità** portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria». A quel punto, sempre secondo la ricostruzione della Catalfamo e della condivisione con il presidente Santelli è stata avviata «una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria che ha provocato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del Ministero dei Trasporti » che ha portato all' integrazione del provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la 'finanziabilità con priorità' attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l' unica altra Regione assente dai finanziamenti. «Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l' approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale **portuale** lungo le banchine di levante». L' intervento - ha aggiunto la Catalfamo - risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20 mila teus e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L' intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull' intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l' **Autorità Portuale**». «L' assessore Catalfamo - si legge in una nota della Regione - ha messo in evidenza che senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un' importante occasione di potenziamento. Ciò conferma l' assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali ed i fondi stanziati dal Governo Centrale o dall' Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell' area Mediterranea. Il presidente Santelli conferma così gli importanti impegni assunti sullo sviluppo del Porto di Gioia Tauro con un' altra azione concreta e con un ulteriore passo avanti nel percorso già efficacemente avviato all' atto del proprio insediamento».



Cinquanta milioni arrivano in extremis per il porto di Gioia

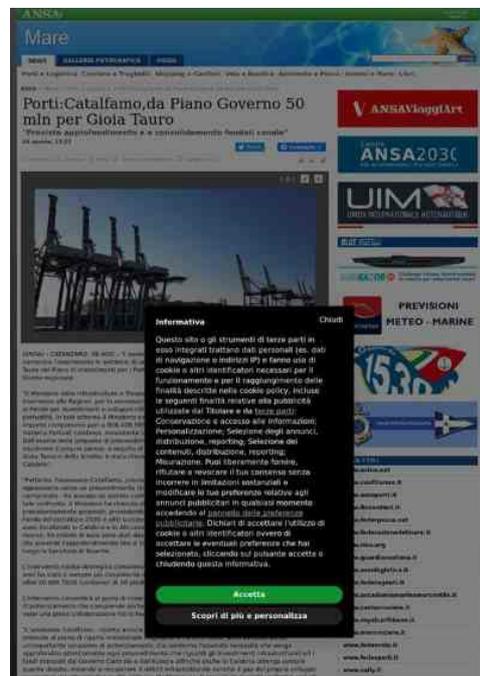
Domenico LatinoGIOIA TAURO La Regione Calabria riesce a strappare in extremis al Governo ben 50 milioni di euro per il porto di Gioia Tauro, risorse che saranno destinate all' approfondimento fino a 18 metri e al consolidamento dei fondali del canale, lungo le banchine di Levante. L' intervento risulta strategico, considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20mila Teu e dal pescaggio superiore ai 16 metri, consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull' intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l' **Autorità portuale**. Fa riflettere la genesi di questo finanziamento. Secondo quanto evidenziato in una nota della Cittadella, lo scorso 31 luglio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse previste dal Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906 milioni 428mila 595 euro, nessuno dei quali era destinato alle **Autorità** di sistema portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale, come Gioia Tauro. Pertanto, a seguito di un' immediata interlocuzione con le **Autorità** portuali di Gioia e dello Stretto, previa condivisione con il presidente Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria, l' assessore Catalfamo ha avviato un serrato confronto presso i competenti dipartimenti del Mit. In esito a tale confronto, il Ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la "finanziabilità con priorità" attraverso le risorse del Fondo infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l' unica altra regione assente dai finanziamenti. Catalfamo mette perciò in evidenza che, senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il porto di Gioia Tauro avrebbe perso un' importante occasione di potenziamento. «Ciò - si legge nel comunicato - conferma l' assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali e i fondi stanziati dal Governo centrale o dall' Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell' area Mediterranea». Il commissario dell' Authority, Andrea Agostinelli, da parte sua, ha espresso piena soddisfazione per la rinnovata collaborazione fra la Regione e l' ente da lui presieduto, che consente di guardare con fiducia al concreto rilancio, ormai in atto, del porto di Gioia Tauro. Il pressing della Regione ha ottenuto la modifica del primo schema di riparto.



Porti:Catalfamo,dal Piano del Governo 50 mln per Gioia Tauro

"Previsto approfondimento e consolidamento fondali canale"

(ANSA) - CATANZARO, 08 AGO - "L' assessore regionale alle infrastrutture Domenico Catalfamo comunica l' inserimento in extremis di un finanziamento da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti". Lo riferisce un comunicato dell' ufficio stampa della Giunta regionale. "Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso venerdì 31 luglio - è detto nel comunicato - ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle **Autorità di Sistema** Portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale. Dall' esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concessi alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le **Autorità** portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria". "Pertanto, l' assessore Catalfamo, previa condivisione con il presidente Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria - è detto nel comunicato - ha avviato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del MIT. In esito a tale confronto, il Ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la 'finanziabilità con priorità' attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l' unica altra Regione assente dai finanziamenti. Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l' approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante. L' intervento risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 TEUS (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L' intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull' intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l' **Autorità Portuale**". "L' assessore Catalfamo - riporta ancora il comunicato - mette in evidenza che senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un' importante occasione di potenziamento. Ciò conferma l' assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali ed i fondi stanziati dal Governo Centrale o dall' Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell' area Mediterranea. Il presidente Santelli conferma così gli importanti impegni assunti sullo sviluppo del Porto di Gioia Tauro con un' altra azione concreta e con un ulteriore passo avanti nel percorso già efficacemente avviato all' atto del proprio insediamento. Il Commissario straordinario del Porto di Gioia Tauro, Contrammiraglio (CP) Andrea Agostinelli, nell' associarsi alle parole espresse dal presidente Santelli, esprime piena soddisfazione per la rinnovata collaborazione fra Regione Calabria e **Autorità** portuale, che consente di guardare con fiducia al concreto rilancio, ormai in atto, del porto di Gioia Tauro". (ANSA).



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto di Gioia Tauro, 50 milioni nel piano di investimenti del Governo

"L' Assessore Catalfamo - si legge in una nota della Regione Calabria - comunica l' inserimento in extremis di un finanziamento da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso venerdì 31 luglio ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle Autorità di Sistema Portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale. Dall' esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concessi alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le Autorità portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria. Pertanto, l' Assessore Catalfamo, - si legge ancora nella nota - previa condivisione con il Presidente Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria, ha avviato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del MIT. In esito a tale confronto, il Ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la "finanziabilità con priorità" attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l' unica altra Regione assente dai finanziamenti. Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l' approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante. L' intervento risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 TEUS (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L' intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull' intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l' Autorità Portuale. L' Assessore Catalfamo mette in evidenza che senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un' importante occasione di potenziamento. Ciò conferma l' assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali ed i fondi stanziati dal Governo Centrale o dall' Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell' area Mediterranea. Il Presidente Santelli conferma così gli importanti impegni assunti sullo sviluppo del Porto di Gioia Tauro con un' altra azione concreta e con un ulteriore passo avanti nel percorso già efficacemente avviato all' atto del proprio insediamento. Il Commissario straordinario del Porto di Gioia Tauro, Contrammiraglio (CP) **Andrea Agostinelli**, nell' associarsi alle parole espresse dal Presidente Santelli, esprime piena soddisfazione per la rinnovata collaborazione fra Regione Calabria e Autorità portuale, che consente di guardare con fiducia al concreto rilancio - ormai in atto - del porto di Gioia Tauro".



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Piano di investimenti per i Porti: dal Governo 50 milioni per Gioia Tauro

Catanzaro - "L' assessore regionale alle infrastrutture Domenica Catalfamo comunica l' inserimento in extremis di un finanziamento da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti". Lo riferisce un comunicato dell' ufficio stampa della Giunta regionale. "Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso venerdì 31 luglio - è detto nel comunicato - ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle Autorità di Sistema Portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale. Dall' esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concessi alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le Autorità portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria". "Pertanto, l' assessore Catalfamo, previa condivisione con il presidente Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria - è detto nel comunicato - ha avviato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del MIT. In esito a tale confronto, il Ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la 'finanziabilità con priorità' attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l' unica altra Regione assente dai finanziamenti. Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l' approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante. L' intervento risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 TEUS (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L' intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull' intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l' Autorità Portuale". "L' assessore Catalfamo - riporta ancora il comunicato - mette in evidenza che senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un' importante occasione di potenziamento. Ciò conferma l' assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali ed i fondi stanziati dal Governo Centrale o dall' Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell' area Mediterranea. Il presidente Santelli conferma così gli importanti impegni assunti sullo sviluppo del Porto di Gioia Tauro con un' altra azione concreta e con un ulteriore passo avanti nel percorso già efficacemente avviato all' atto del proprio insediamento. Il Commissario straordinario del Porto di Gioia Tauro, Contrammiraglio (CP) **Andrea Agostinelli**, nell' associarsi alle parole espresse dal presidente Santelli, esprime piena soddisfazione per la rinnovata collaborazione fra Regione Calabria e Autorità portuale, che consente di guardare con fiducia al concreto rilancio, ormai in atto, del porto di Gioia Tauro". © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Metropolitan

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Calabria. Porto di Gioia Tauro, Regione ottiene 50 mln da Piano Investimenti Governo

L' Assessore Catalfamo comunica l' inserimento in extremis di un finanziamento da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso venerdì 31 luglio ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle Autorità di Sistema Portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale. Dall' esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concessi alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le Autorità portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria. Pertanto, l' Assessore Catalfamo, previa condivisione con il Presidente Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria, ha avviato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del MIT. In esito a tale confronto, il Ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la 'finanziabilità con priorità' attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l' unica altra Regione assente dai finanziamenti. Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l' approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante. L' intervento risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 TEUS (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L' intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull' intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l' Autorità Portuale. L' Assessore Catalfamo mette in evidenza che senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un' importante occasione di potenziamento. Ciò conferma l' assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali ed i fondi stanziati dal Governo Centrale o dall' Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell' area Mediterranea. Il Presidente Santelli conferma così gli importanti impegni assunti sullo sviluppo del Porto di Gioia Tauro con un' altra azione concreta e con un ulteriore passo avanti nel percorso già efficacemente avviato all' atto del proprio insediamento. Il Commissario straordinario del Porto di Gioia Tauro, Contrammiraglio (CP) **Andrea Agostinelli**, nell' associarsi alle parole espresse dal Presidente Santelli, esprime piena soddisfazione per la rinnovata collaborazione fra Regione Calabria e Autorità portuale, che consente di guardare con fiducia al concreto rilancio - ormai in atto - del porto di Gioia Tauro. Fonte <https://www.regione.calabria.it/website/portaltemplates/view/view.cfm?18741>.



Porto di Gioia Tauro, la Regione ottiene 50 mln dal Governo

CATANZARO (ITALPRESS) - L' assessore regionale ai Lavori Pubblici Domenica Catalfamo ha annunciato l' inserimento in extremis di un finanziamento da 50 milioni da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti. Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha, infatti, trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle **Autorità di Sistema** Portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale. Dall' esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concesso alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le **Autorità** portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria. Per questo, l' assessore Catalfamo, dopo la condivisione con il presidente Jole Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria, ha avviato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del Mit. In esito a tale confronto, il ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la "finanziabilità con priorità" attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l' unica altra Regione assente dai finanziamenti. Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l' approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante. L' intervento risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 Teus (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L' intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull' intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l' **Autorità** Portuale. L' assessore Catalfamo ha messo in evidenza come senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un' importante occasione di potenziamento. (ITALPRESS).



Porto Gioia Tauro, la Regione ottiene 50 milioni da piano investimenti del Governo

L'Assessore Catalfamo comunica l'inserimento in extremis di un finanziamento da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso venerdì 31 luglio ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle Autorità di Sistema Portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale. Dall'esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concessi alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le Autorità portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria. Pertanto, l'Assessore Catalfamo, previa consultazione con il Presidente Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria, ha avviato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del MIT. In esito a tale confronto, il Ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la 'finanziabilità con priorità' attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l'unica altra Regione assente dai finanziamenti. Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l'approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante. L'intervento risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 TEUS (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L'intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull'intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l'Autorità Portuale. L'Assessore Catalfamo mette in evidenza che senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un'importante occasione di potenziamento. Ciò conferma l'assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali ed i fondi stanziati dal Governo Centrale o dall'Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell'area Mediterranea. Il Presidente Santelli conferma così gli importanti impegni assunti sullo sviluppo del Porto di Gioia Tauro con un'altra azione concreta e con un ulteriore passo avanti nel percorso già efficacemente avviato all'atto del proprio insediamento. Il Commissario straordinario del Porto di Gioia Tauro, Contrammiraglio (CP) **Andrea Agostinelli**, nell'associarsi alle parole espresse dal Presidente Santelli, esprime piena soddisfazione per la rinnovata collaborazione fra Regione Calabria e Autorità portuale, che consente di guardare con fiducia al concreto rilancio - ormai in atto - del porto di Gioia Tauro.



Primo Piano 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto di Gioia Tauro, la Regione ottiene 50 mln dal Governo

CATANZARO (ITALPRESS) - L'assessore regionale ai Lavori Pubblici **Domenica Catalfamo** ha annunciato l'inserimento in extremis di un finanziamento da 50 milioni da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti. Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha, infatti, trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema

CATANZARO (ITALPRESS) - L'assessore regionale ai Lavori Pubblici **Domenica Catalfamo** ha annunciato l'inserimento in extremis di un finanziamento da 50 milioni da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti. Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha, infatti, trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle **Autorità** di **Sistema** Portuali calabresi, Continua a leggere sul sito di riferimento L' articolo Porto di Gioia Tauro, la Regione ottiene 50 mln dal Governo proviene da Notiziedi . leggi tutto l' articolo sul sito della fonte.

PUBBLICATO DA



The screenshot shows the website 'primo piano 24' with a navigation bar including 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CROCIATA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', and 'NAPOLI'. The main article title is 'Porto di Gioia Tauro, la Regione ottiene 50 mln dal Governo'. Below the title is a large aerial photograph of the port construction site. To the right, there is a section for 'ARTICOLI RECENTI' with several article teasers. At the bottom, there is a small text block mentioning 'CATANZARO (ITALPRESS) - L'assessore regionale ai Lavori Pubblici Domenico Catalfamo ha annunciato l'inserimento in extremis di un finanziamento da 50 milioni da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti...'.

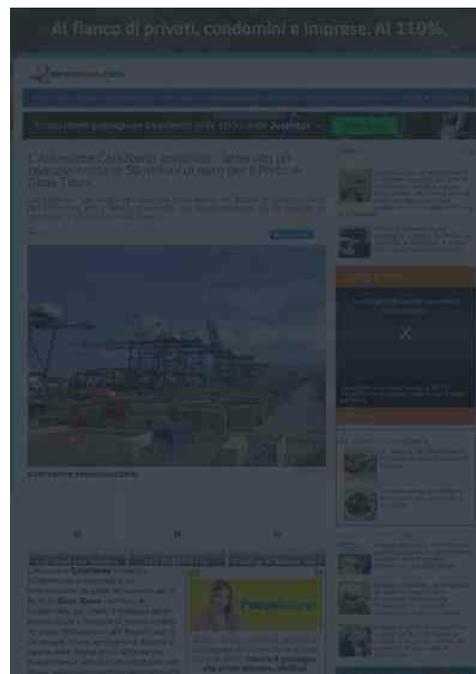
Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

L' Assessore Catalfamo annuncia: "ottenuto un finanziamento di 50 milioni di euro per il Porto di Gioia Tauro"

Catalfamo: "La Regione Calabria interviene sul Piano di investimenti del Governo per i Porti ottenendo un finanziamento di 50 milioni di euro per il Porto di Gioia Tauro"

L' Assessore Catalfamo comunica l' inserimento in extremis di un finanziamento da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso venerdì 31 luglio ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle Autorità di Sistema Portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale. Dall' esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concessi alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le Autorità portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria. Pertanto, l' Assessore Catalfamo, previa condivisione con il Presidente Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria, ha avviato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del MIT. In esito a tale confronto, il Ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la "finanziabilità con priorità" attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l' unica altra Regione assente dai finanziamenti. Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l' approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante. L' intervento risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 TEUS (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L' intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull' intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l' Autorità Portuale. L' Assessore Catalfamo mette in evidenza che "senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un' importante occasione di potenziamento. Ciò conferma l' assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali ed i fondi stanziati dal Governo Centrale o dall' Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell' area Mediterranea. Il Presidente Santelli - prosegue - conferma così gli importanti impegni assunti sullo sviluppo del Porto di Gioia Tauro con un' altra azione concreta e con un ulteriore passo avanti nel percorso già efficacemente avviato all' atto del proprio insediamento. Il Commissario straordinario del Porto di Gioia Tauro, Contrammiraglio (CP) **Andrea Agostinelli**, nell' associarsi alle parole espresse dal Presidente Santelli, esprime piena soddisfazione per la rinnovata collaborazione fra Regione Calabria e Autorità portuale, che consente di guardare con fiducia al concreto rilancio - ormai in atto - del porto di Gioia Tauro".



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto Gioia Tauro, in arrivo 50 milioni dal piano investimenti Governo

Recuperato in extremis dalla Regione Calabria un finanziamento da parte del Governo nel Piano di investimenti per i Porti

L'assessore regionale alle Infrastrutture Catalfamo comunica l'inserimento in extremis di un finanziamento da parte del Governo per il Porto di Gioia Tauro nel Piano di investimenti per i Porti. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti lo scorso venerdì 31 luglio ha trasmesso alle Regioni, per la necessaria intesa, lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. In tale schema il Ministero aveva ritenuto ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, nessuno dei quali era destinato alle Autorità di Sistema Portuali calabresi, nonostante la presenza di porti di rilevanza nazionale e internazionale. Dall'esame della proposta di provvedimento, nei tempi molto ristretti concessi alle Regioni per esprimere il proprio parere, a seguito di una immediata interlocuzione con le Autorità portuali di Gioia Tauro e dello Stretto, è stata rilevata la grave assenza di finanziamenti per la Regione Calabria. Pertanto, l'assessore Catalfamo, previa condivisione con il Presidente Santelli di una decisa opposizione verso un provvedimento che trascurava completamente la Calabria, ha avviato un serrato confronto presso i competenti Dipartimenti del MIT. In esito a tale confronto, il Ministero ha ritenuto di poter integrare il provvedimento di riparto precedentemente proposto, prevedendo la 'finanziabilità con priorità' attraverso le risorse del Fondo Infrastrutture 2020 e altri successivi finanziamenti di ulteriori interventi per 77 milioni di euro, localizzati in Calabria e in Abruzzo, l'unica altra Regione assente dai finanziamenti. Competitività del Porto. Fra queste risorse, 50 milioni di euro sono stati destinati ad un importante intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l'approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante. L'intervento risulta strategico considerato lo sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer della capacità di trasporto di oltre 20.000 TEUS (container di 20 piedi di lunghezza) e dal pescaggio superiore ai 16 metri. L'intervento consentirà al porto di rimanere competitivo e si inquadra in una strategia complessiva di potenziamento che comprende anche le azioni sull'intermodalità ferroviaria e su gomma e che vede una piena collaborazione fra la Regione e l'Autorità Portuale. L'assessore Catalfamo mette in evidenza che senza le modifiche ottenute al piano di riparto ministeriale originario, il Porto di Gioia Tauro avrebbe perso un'importante occasione di potenziamento. Ciò conferma l'assoluta necessità che venga approfondito attentamente ogni provvedimento che riguardi gli investimenti infrastrutturali ed i fondi stanziati dal Governo Centrale o dall'Europa affinché anche la Calabria ottenga sempre quanto dovuto, mirando a recuperare il deficit infrastrutturale nonché il gap del proprio sviluppo economico rispetto ad altre realtà dell'area Mediterranea. Il Presidente Santelli conferma così gli importanti impegni assunti sullo sviluppo del Porto di Gioia Tauro con un'altra azione concreta e con un ulteriore passo avanti nel percorso già efficacemente avviato all'atto del proprio insediamento. Il Commissario straordinario del Porto di Gioia Tauro, Contrammiraglio (CP) **Andrea Agostinelli**, nell'associarsi alle parole espresse dal Presidente Santelli, esprime piena soddisfazione per la rinnovata collaborazione fra Regione Calabria e Autorità portuale, che consente di guardare con fiducia al concreto rilancio - ormai in atto - del porto di Gioia Tauro.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

La Tirrenia non riesce ad attraccare ad Arbatax e torna indietro

ARBATAX Ieri pomeriggio la nave traghetto Bithia della Tirrenia, proveniente da Genova-Olbia, nonostante due tentativi (con il rimorchiatore pronto a intervenire) non è riuscita ad attraccare, causa vento da nord-est (grecale) con raffiche di circa 25 nodi, nel vecchio punto d' attracco della testata della banchina del molo di levante. I circa 200 passeggeri e i 50 mezzi al seguito, dopo i due tentativi non andati a buon fine (il primo intorno alle 12.45 e il secondo alle 13.50) hanno quindi dovuto sobbirsi un viaggio di ritorno di circa quattro ore e mezzo fino al **porto** di Olbia. E poi, in auto, raggiungere l' Ogliastra. La Tirrenia ha messo a disposizione dei pullman per i passeggeri senza mezzi al seguito. Stesso problema per i 150 passeggeri (con 35 mezzi al seguito) che attendevano in banchina di potersi imbarcare sulla corsa inversa, per Olbia-Genova, sempre sul traghetto Bithia. Anche in questo caso, sono stati messi a disposizione per i passeggeri sprovvisti di mezzi dei pullman per potere raggiungere il **porto** di Olbia. È la seconda volta che la Bithia, in appena quattro giorni, sale alla ribalta della cronaca in relazione al **porto** di Arbatax. Cinque giorni fa, intorno alle 13, causa forte vento e un catamarano vicino all' imboccatura del **porto**, la Bithia era finita, strisciando, su uno dei quattro "pennelli" con respingenti dove si poggia nelle manovre finali dell' attracco. Era potuta ripartire il giorno successivo alle 15.30. (l.cu.)

32 Ogliastra

La Tirrenia non riesce ad attraccare ad Arbatax e torna indietro
Ieri pomeriggio la nave traghetto Bithia della Tirrenia, proveniente da Genova-Olbia, nonostante due tentativi (con il rimorchiatore pronto a intervenire) non è riuscita ad attraccare, causa vento da nord-est (grecale) con raffiche di circa 25 nodi, nel vecchio punto d' attracco della testata della banchina del molo di levante. I circa 200 passeggeri e i 50 mezzi al seguito, dopo i due tentativi non andati a buon fine (il primo intorno alle 12.45 e il secondo alle 13.50) hanno quindi dovuto sobbirsi un viaggio di ritorno di circa quattro ore e mezzo fino al **porto** di Olbia. E poi, in auto, raggiungere l' Ogliastra. La Tirrenia ha messo a disposizione dei pullman per i passeggeri senza mezzi al seguito. Stesso problema per i 150 passeggeri (con 35 mezzi al seguito) che attendevano in banchina di potersi imbarcare sulla corsa inversa, per Olbia-Genova, sempre sul traghetto Bithia. Anche in questo caso, sono stati messi a disposizione per i passeggeri sprovvisti di mezzi dei pullman per potere raggiungere il **porto** di Olbia. È la seconda volta che la Bithia, in appena quattro giorni, sale alla ribalta della cronaca in relazione al **porto** di Arbatax. Cinque giorni fa, intorno alle 13, causa forte vento e un catamarano vicino all' imboccatura del **porto**, la Bithia era finita, strisciando, su uno dei quattro "pennelli" con respingenti dove si poggia nelle manovre finali dell' attracco. Era potuta ripartire il giorno successivo alle 15.30. (l.cu.)

L'estate sicura coi bagnini dell'Alpherat Regulus
Tortolì, bilancio positivo per il primo mese di lavoro nelle 5 spiagge del litorale Testalone. «Ma sono ancora troppi gli interventi per fare i bagnini e le reglette»

Bilancio, più attenzione al sociale
Tortolì, soddisfazione della maggioranza per l'approvazione del documento

Calo di passeggeri: 3mila fino a giugno
Ieri al porto operaio del direttore marittimo Mario Valente

Tappa del progetto "Road 2 Sardinia"
L'inaugurazione di viaggio in Is. Sardinia patrocinata dalla Regione

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Tortolì. Dopo l'incidente di martedì scorso, scalo inaccessibile alla motonave Bithia

Attracco vietato al traghetto da Genova

Il grecale impedisce lo sbarco ad Arbatax, passeggeri "dirottati" a Olbia

Martedì scorso il maestrale, ieri il grecale. Al porto di Arbatax non c'è pace. La tratta da Genova, riabilitata a metà luglio, si conferma stregata. Soprattutto quando il collegamento è assicurato dal traghetto Bithia: alle 13 di ieri il bisonte del mare ha rinunciato allo scalo a causa del vento che soffiava a 20 nodi con raffiche fino a 25. Sulla scorta di quanto accaduto martedì pomeriggio, con lo schianto sul nuovo dente d'attracco, ora dichiarato inagibile dall'**autorità portuale**, ieri il comandante della nave Tirrenia non se l'è sentita di completare la manovra d'ormeggio sul vecchio molo di levante, di per sé più complicata rispetto all'attracco sulla banchina a bocca di porto. Come nel viaggio precedente, il disservizio ha creato disagi tra i passeggeri. Scalo saltato È successo di nuovo. Il vento, per la seconda volta di fila sullo stesso collegamento, s'è messo di traverso complicando le manovre d'ormeggio. Il traghetto proveniente da Genova (via Olbia), da dov'era partito alle 21.30 di venerdì, intorno alle 12.50 di ieri s'è dovuto arrendere al vento che soffiava da nord-est. Il tentativo di attraccare sulla banchina di levante, sempre buona e cara per le necessità, è fallito. Meglio rinunciare prima di procurare nuovi danni, deve aver pensato il comandante del traghetto. Che, alle 13, aveva già messo la prua in direzione nord. Salvo poi, quando aveva già superato l'Isolotto d'Ogliastra, invertire la rotta riprendendo la navigazione verso Arbatax. Qualche minuto in rada, ufficialmente per consentire lo sbarco del capo pilota del porto che assiste il comandante del traghetto durante le operazioni di ormeggio, prima di lasciare definitivamente le acque antistanti lo scalo. I disagi A bordo c'erano 150 passeggeri, che sarebbero dovuti scendere al porto di Arbatax. Si sono, invece, sobbarcati un viaggio del tutto imprevisto per l'Isola Bianca di Olbia, dove il traghetto è arrivato intorno alle 18. Dunque sono rimasti sulla nave quasi un giorno intero. I passeggeri senz'auto sono stati fatti salire su alcuni bus che dallo scalo gallurese li hanno accompagnati in serata in Ogliastra. Tirrenia ha rifocillato tutti (panini e acqua) in sala ristorante. Ad Arbatax, alle 13, si sarebbero dovute imbarcare una sessantina di persone e 30 mezzi. Chi era a piedi ha raggiunto Olbia sempre sui bus messi a disposizione dalla compagnia marittima che all'Isola Bianca, per alleviare il disservizio (involontario) procurato, ha concesso loro l'imbarco prioritario sul Bithia e offerto la cena. Roberto Secci.



La Nuova Sardegna

Cagliari

cagliari

Cassa integrazione al porto canale

Annuncio della Uil: nel decreto Agosto 6 mesi di Cig per i lavoratori

CAGLIARI Sei mesi di cig anche per i lavoratori del **porto** canale di **Cagliari**.

Lo annuncia il segretario regionale della Uil Trasporti William Zonca dopo aver avuto certezza dell' inserimento degli ammortizzatori per lo scalo industriale del capoluogo nel decreto Agosto del governo. «Si tratta di un passaggio che va a concretizzare le nostre richieste - spiega il sindacalista - e conferma l' interesse da parte del Governo per un sito strategico per l' economia sarda e per la portualità nazionale». Ma il quadro, avverte, essere ancora completato. «Ora auspichiamo che Contship Italia e i commissari liquidatori non perdano altro tempo - incalza Zonca - e diano il via libera definitivo alla proroga degli ammortizzatori sociali, in scadenza a fine agosto. Sarebbe un grave errore fermare questo iter, che causerebbe enormi conseguenze di tipo sociale e che rischierebbe di creare proteste nel territorio e nel sistema portuale e logistico nazionale, in cui Contship ha vari interessi».



Porto canale, c'è la cassa integrazione: confermati altri 6 mesi per i lavoratori

Sei mesi di cassa integrazione anche per i lavoratori del **Porto** canale di Cagliari. Lo annuncia il segretario regionale della Uil Trasporti, William Zonca, dopo aver avuto certezza dell'inserimento degli ammortizzatori per lo scalo industriale del capoluogo nel decreto 'Agosto' del Governo. "Si tratta di un passaggio che va a concretizzare le nostre richieste - spiega il sindacalista - e conferma l'interesse da parte del Governo per un sito strategico per l'economia sarda e per la portualità nazionale". Ma il quadro, avverte, essere ancora completato. "Ora auspichiamo che Contship Italia e i commissari liquidatori non perdano altro tempo - incalza Zonca - e diano il via libera definitivo alla proroga degli ammortizzatori sociali, in scadenza a fine agosto. Sarebbe un grave errore fermare questo iter, che causerebbe enormi conseguenze di tipo sociale e che rischierebbe di creare proteste nel territorio e nel sistema portuale e logistico nazionale, in cui Contship ha vari interessi". Il prossimo passo? "Continuare nell'opera di rilancio del Terminal container di transhipment - indica il numero uno di Uil trasporti - occorre attivare la Zes prima possibile e occorre proseguire nella strada di ricerca di un player internazionale, in quanto unico soggetto in grado di creare economia e occupazione. Noi faremo la nostra parte, sostenendo il Governo nella ricerca di un operatore di elevata caratura per riportare Cagliari al ruolo di protagonista del Mediterraneo che le compete: fino al 2016 infatti era il terzo terminal in Italia per numero di contenitori movimentati, ma precise scelte industriali lo hanno messo fuori mercato".



Sardegna, ruota panoramica inaugurata nel porto di Cagliari

Alta 45 metri, dotata 36 cabine con audioguida multilingue

Cagliari, 8 ago. (askanews) - L' altezza, pari a 45 metri consentirà di guardare lontano verso il mare. Ma anche verso la città. Le cabine, 36 in tutto, saranno facilmente accessibili ai diversamente abili, dotate di sistema di filodiffusione con audioguida multilingue e sistema di climatizzazione sia per l' estate sia per l' inverno. C' è anche una cabina "vip" con salottino e bottiglia di champagne. Massima attenzione, naturalmente, alle regole anti Covid. E' stata inaugurata nel **porto** di **Cagliari** la ruota panoramica installata dalla City Eye Srl alla presenza del vicesindaco di **Cagliari** Giorgio Angius e gli assessori Paola Piroddi (spettacolo) e Alessandro Sorgia (turismo). L' area di circa mille e cento metri quadri, compresa tra il Molo Sanità e la Calata via Roma è stata affidata con concessione demaniale marittima..

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are navigation links for 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. Below this, there is a search bar and a date indicator 'Sabato 8 Agosto 2020'. The main content area features the article title 'Sardegna, ruota panoramica inaugurata nel porto di Cagliari' with a sub-headline 'Alta 45 metri, dotata 36 cabine con audioguida multilingue'. The article text is partially visible, matching the text in the main document. To the right of the article, there are several video thumbnails, including one for 'TG Web Lombardia' and another for 'Nuova Zelanda, premier Ardern lancia campagna per elezioni Covid'. At the bottom of the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube.

Zona Falcata, piano di caratterizzazione entro l' anno

Emanuele Rigano Novanta pagine di documento, un Piano molto ambizioso che ovviamente dovrà essere sviluppato nel tempo ma fissa già dei punti, stavolta senza divisioni, su cui l' **Autorità portuale** di **Sistema** dello Stretto dovrà puntare per una crescita organica del territorio. «La rinnovata consapevolezza - ha chiarito il presidente dell' Authority, Mario Mega - è che qualsiasi cosa si realizzi sulla costa siciliana avrà ripercussioni su quella calabrese e viceversa. L' obiettivo principale del Triennale operativo è avviare una progettazione che tenga conto di passeggeri, merci e porti, gestiti ora dallo stesso Ente, cercando di aumentare la qualità dei servizi a cominciare dal terminale della stazione marittima di Villa San Giovanni». Numeri alla mano, anche per il vasto lavoro di preparazione del recente passato, è però la sponda messinese su cui ricadono i maggiori investimenti infrastrutturali con alcuni progetti che avranno, nello specifico, immediato e tangibile riscontro anche economico e sociale per la città. A cominciare dalla Zona Falcata, per la quale è previsto il completamento delle attività di caratterizzazione e bonifica con avvio del recupero e della valorizzazione della Real Cittadella.

«Stiamo portando avanti il piano di caratterizzazione e sicuramente lo completeremo nei termini che ci ha affidato la Regione - ha rassicurato Mega -, quindi entro la fine dell' anno. Sulla base di questo verrà orientata la bonifica, le risorse da mettere in campo sono importanti, il Pot ne ribadisce la disponibilità. L' obiettivo sarà rendere fruibile al più presto almeno una porzione mettendola a disposizione del traffico ma anche del comparto crocieristico». Il nuovo Prp approvato nel 2019 ha definito in maniera molto precisa le destinazioni delle varie aree per cui l' impegno prioritario sarà individuare le risorse e si starebbe anche considerando un coinvolgimento dei privati. Per quanto riguarda la Real Cittadella, l' AdSP si dovrà impegnare per il completo recupero dell' area e delle strutture fortificate presenti, avviando interventi per stralci che consentano una sempre maggiore fruibilità per la collettività messinese e per i turisti. E a proposito di turisti, Mega ha ricordato il percorso avviato per il "terminal crociere", in fase di appalto e prossimo all' aggiudicazione. Le differenti modalità operative conseguenti all' applicazione dei protocolli sanitari per contrastare l' espansione della pandemia da Covid-19, comporterà la necessità di una revisione del progetto al fine di renderlo aderente all' attuale emergenza. Al fine di non stravolgere né l' unitarietà della progettazione ma soprattutto gli impegni contrattuali assunti con l' appaltatore, si sta valutando la possibilità di non procedere alla demolizione dell' attuale terminal ma di adeguarlo per farlo diventare, con gli opportuni interventi di collegamento ed integrazione, una estensione operativa del nuovo mettendolo a disposizione o di singole operazioni portuali o dedicandolo ad attività integrative nel caso di contemporanea presenza di più navi. Infine l' appalto della Fiera: «Ci sono problemi amministrativi - ha spiegato Mega -, speriamo che presto tutto si definisca e si possa partire con i cantieri, così come come successo per i lavori del pontile di Milazzo che si avviano alla conclusione». Terminal crocieristico, quello attuale potrebbero non essere abbattuto.



Banchine, specchi acquei piazzali: una rivoluzione

Molo Marullo, diportismo, crocierismo: le novità

Milazzo In arrivo una "rivoluzione" nel porto di Milazzo. L' **Autorità di sistema** intende operare infatti una rifunzionalizzazione attraverso una revisione completa della destinazione delle banchine, dei piazzali e degli specchi acquei al fine di stabilire «una organica convivenza eliminando le interferenze e consentendo ad ogni funzione di avere margini di sviluppo». È quanto ha affermato il presidente Mario Mega presentando il programma degli interventi che l' Authority vuole attuare. Punto di partenza sarà l' allargamento dell' ambito portuale con la realizzazione di un nuovo bacino a nord (alle spalle della diga foranea) dove trasferire tutte le attività diportistiche che attualmente vengono svolte sul Molo Marullo. «Il nuovo bacino - sottolinea Mega - dovrà essere dimensionato non solo per trasferire la concessione in essere presso il molo Marullo ma anche per accogliere nuovi posti barca ed i terminal per le microciere per le Eolie. In questo modo all' interno del bacino potranno essere opportunamente riposizionati gli ormeggi per i mezzi veloci per le isole e si potrà intervenire per l' ampliamento e l' eventuale riposizionamento del terminal passeggeri». La creazione del nuovo bacino dedicato esclusivamente al diporto (quindi non soggetto alle normative in materia di security) consentirà di creare un ambito di waterfront dedicato all' ospitalità turistica liberamente fruibile anche dai cittadini. E a questo punto la nuova conformazione del porto potrebbe consentire alla radice del molo Marullo, recuperando gli edifici esistenti, di realizzare quel terminal passeggeri da destinare alle navi da crociera ed agli yacht di grandi dimensioni che potrebbero utilizzare il bacino interno per l' ormeggio. Ovviamente tutte le funzioni portuali di tipo amministrativo, oggi insediate nei locali alla radice del molo Marullo potrebbero essere trasferite in un nuovo centro direzionale a servizio del porto che potrebbe realizzarsi col recupero dei Molini Lo Presti. Ma qui ovviamente tutto passa dalla sinergia col Comune. g.p.



AdSP dello Stretto, approvato POT 2020-2022

GAM EDITORI

8 agosto 2020 - Dopo il consenso fornito all' unanimità dall' Organismo di Partenariato della Risorsa mare nella seduta del 5 agosto il Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto, sempre all' unanimità, ha approvato, nella seduta di ieri 7 agosto, il Piano Operativo Triennale 2020/2022. Il documento, che per la prima volta riguarda nel suo complesso tutti i porti dell' Area dello Stretto, contiene la strategia che l' AdSP porrà in essere nel breve e medio termine per sostenere lo sviluppo dei traffici portuali ed avviare la creazione di un **sistema** portuale integrato a supporto di una moderna mobilità nell' area sia per i passeggeri che per le merci. Il POT è stato elaborato attraverso un percorso di confronto che ha coinvolto nelle fasi preliminari non solo le Istituzioni locali ed i rappresentanti delle categorie economiche e sociali dei territori delle Città Metropolitane di Reggio Calabria e di Messina, con cui sono state tenute specifiche riunioni, ma anche i singoli cittadini e le associazioni che hanno avuto modo di fornire i propri contributi sulla scorta di un documento programmatico di base, liberamente visionabile sul sito dell' Ente, che conteneva la vision e gli obiettivi strategici principali. Particolare attenzione è stata posta ad individuare il metodo di lavoro che dovrà caratterizzare l' azione dell' Ente nei prossimi anni e gli obiettivi trasversali cui dovranno traguardare tutte le attività: interventi mirati per una infrastrutturazione sostenibile, procedure che consentano di raggiungere nell' erogazione dei servizi un' eccellenza operativa, accordi e confronto continuo per operare in alleanza con i territori, organizzazione del lavoro ed un **sistema** di controllo che garantiscano un' elevata affidabilità istituzionale, reingegnerizzazione di tutti i processi amministrativi ed operativi finalizzata all' introduzione delle nuove tecnologie nella gestione portuale e dell' Ente per una piena e convinta trasformazione digitale, attivazione di iniziative e partenariati che consentano il posizionamento sui mercati per aumentare l' attrattività dei porti e delle aree retroportuali nei confronti di nuovi investitori.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Porto, sì al collegamento ferroviario

Augusta. Siglato il protocollo di intesa tra Rete ferroviaria italiana, l' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale e la Regione per lo sviluppo della progettazione per il collegamento ferroviario tra il porto di Augusta e la rete ferroviaria nazionale. La notizia è stata resa nota da Paolo Ficara, vice presidente della commissione Trasporti della Camera, insieme con il sindaco Cettina Di Pietro. Il collegamento si dovrà completare in via definitiva entro il 31 dicembre 2021. L' intesa prevede un programma a tappe forzate per arrivare in fretta alla cantierizzazione dei lavori fa sapere il deputato dicendosi soddisfatto per la chiusura di questo protocollo prima della pausa estiva: «perché sono mesi che seguo la questione e non pochi sono stati gli intoppi, tra cui anche l' emergenza Covid 19». Diversi sono stati gli incontri per arrivare alla positiva svolta tra cui quello a febbraio scorso al ministero delle Infrastrutture con il viceministro Giancarlo Cancellieri, il sindaco Di Pietro, il presidente dell' Adsp Andrea Annunziata, il Provveditorato delle Opere Pubbliche Sicilia e Calabria e i vertici di Rfi. «Un lavoro iniziato nei primi mesi della legislatura - spiega Ficara - con l' inserimento di una specifica osservazione allo schema di contratto di programma 2017-2021, parte investimenti, tra lo Stato ed Rfi, e culminato con la firma di questo protocollo di intesa». Il deputato nazionale, ricorda che lo scalo megarese è individuato come porto Core nella rete Ten-T europea e che per non perdere questa importante qualifica è necessario che si realizzi un collegamento ferroviario. Il protocollo prevede il finanziamento da parte dell' Adsp della Sicilia orientale della progettazione delle opere con fondi propri e disponibili mentre Rfi curerà la predisposizione delle fasi di progettazione della fattibilità tecnico-economica e dell' acquisizione dei pareri necessari per il progetto definitivo in modo da rendere l' opera cantierabile. Ficara esprime gratitudine nei confronti di tutte le parti per il lavoro svolto sottolineando la necessità di rispettare ora gli impegni assunti. «Per anni si è parlato della necessità di collegare l' area **portuale** alla rete ferroviaria e degli interventi infrastrutturali del porto di Augusta, tra cui la manutenzione della diga foranea. Eppure, nessuno ha mai davvero portato avanti gli iter procedurali necessari per arrivare ad aprire i cantieri e fare le cose. Più che esultare per il risultato che oggi abbiamo raggiunto mi rammarico per il tempo che è stato perduto in passato e che stiamo cercando di recuperare con forza, insieme al lavoro importante del sindaco Di Pietro». Ficara ha reso noto l' inserimento tra le 23 infrastrutture, subito cantierabili per rendere il **sistema portuale** italiano ancora più moderno e competitivo con il completamento dei lavori di ripristino statico della diga foranea del porto di Augusta. Agnese Siliato.



Redazione

Paolo Ficara: si al collegamento tra il porto di Augusta e la rete ferroviaria

La notizia regala un sorriso al sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro. "Diversi sono stati gli incontri, per ultimo quello del febbraio scorso al Ministero delle Infrastrutture, a cui ho partecipato insieme al vicepresidente della commissione Trasporti della Camera, Paolo Ficara, ed al presidente della Autorità Portuale, **Andrea Annunziata**. Ringrazio tutti per la sensibilità dimostrata nel comprendere l'estrema esigenza per Augusta di dare il via ad una delle tante opere attese da decenni. Collegare il terminal merci del nostro porto alla rete ferroviaria significa migliorare l'accesso all'infrastruttura ed accrescere l'offerta integrata dei servizi. Questo intervento, insieme a quello già finanziato per il completamento della diga foranea - continua il sindaco Di Pietro - permetteranno finalmente al porto di Augusta di integrarsi e competere realmente nel quadro europeo". Stessa soddisfazione viene espressa dal vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera, Paolo Ficara (MoVimento 5 Stelle). "Per anni si è parlato della necessità di collegare l'area retroportuale alla rete ferroviaria e degli interventi infrastrutturali del Porto di Augusta, tra cui la manutenzione della diga foranea.

Eppure, nessuno ha mai davvero portato avanti gli iter procedurali necessari per arrivare ad aprire i cantieri e fare le cose. Più che esultare per il risultato che oggi abbiamo raggiunto, mi dolgo e mi rammarico per il tempo che è stato perduto in passato e che stiamo cercando di recuperare con forza, insieme alla propositiva Cettina Di Pietro", dice Ficara. Già nell'aggiornamento 2018 dello schema di contratto di programma 2017-2021, parte investimenti, il parlamentare siracusano aveva perorato l'inserimento dello studio di fattibilità per il collegamento dell'attuale linea ferrata con il porto di Augusta. Tutto nasceva da una semplice considerazione: "Il porto di Augusta è individuato come porto Core nella rete Ten-T europea e questo implica, per non perdere quella qualifica, la presenza di un collegamento ferroviario", ricorda oggi il vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera. "Il protocollo d'intesa prevede che l'Autorità Portuale della Sicilia Orientale finanzierà la progettazione delle opere con fondi propri e disponibili. Dal canto suo, Rfi curerà la predisposizione delle fasi di progettazione della fattibilità tecnico-economica e dell'acquisizione dei pareri necessari per il progetto definitivo in modo da rendere l'opera cantierabile", sintetizza Ficara.



Siracusa Oggi

Augusta

Il porto di Augusta si collega alla rete ferroviaria, siglato a Roma il protocollo d' intesa

Arriva il via libera per la progettazione definitiva e la realizzazione dell collegamento tra il porto di Augusta e la rete ferroviaria nazionale. Con la stipula, a Roma, del protocollo d' intesa tra Rfi, Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale e Regione Siciliana può adesso iniziare la

GIANNI CATANIA

Arriva il via libera per la progettazione definitiva e la realizzazione dell collegamento tra il porto di Augusta e la rete ferroviaria nazionale. Con la stipula, a Roma, del protocollo d' intesa tra Rfi, Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale e Regione Siciliana può adesso iniziare la fase progettuale, da completare in via definitiva entro il 31 dicembre 2021. L' intesa prevede un programma a tappe forzate per arrivare in fretta alla cantierizzazione dei lavori. La notizia regala un sorriso al sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro. 'Diversi sono stati gli incontri, per ultimo quello del febbraio scorso al Ministero delle Infrastrutture, a cui ho partecipato insieme al vicepresidente della commissione Trasporti della Camera, Paolo Ficara, ed al presidente della Autorità Portuale, **Andrea** Annunziata. Ringrazio tutti per la sensibilità dimostrata nel comprendere l' estrema esigenza per Augusta di dare il via ad una delle tante opere attese da decenni. Collegare il terminal merci del nostro porto alla rete ferroviaria significa migliorare l' accesso all' infrastruttura ed accrescere l' offerta integrata dei servizi. Questo intervento, insieme a quello già finanziato per il completamento della diga foranea - continua il sindaco Di Pietro - permetteranno finalmente al porto di Augusta di integrarsi e competere realmente nel quadro europeo". Stessa soddisfazione viene espressa dal vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera, Paolo Ficara (MoVimento 5 Stelle). "Per anni si è parlato della necessità di collegare l' area retroportuale alla rete ferroviaria e degli interventi infrastrutturali del Porto di Augusta, tra cui la manutenzione della diga foranea. Eppure, nessuno ha mai davvero portato avanti gli iter procedurali necessari per arrivare ad aprire i cantieri e fare le cose. Più che esultare per il risultato che oggi abbiamo raggiunto, mi dolgo e mi rammarico per il tempo che è stato perduto in passato e che stiamo cercando di recuperare con forza, insieme alla propositiva Cettina Di Pietro", dice Ficara. Già nell' aggiornamento 2018 dello schema di contratto di programma 2017-2021, parte investimenti, il parlamentare siracusano aveva perorato l' inserimento dello studio di fattibilità per il collegamento dell' attuale linea ferrata con il porto di Augusta. Tutto nasceva da una semplice considerazione: "Il porto di Augusta è individuato come porto Core nella rete Ten-T europea e questo implica, per non perdere quella qualifica, la presenza di un collegamento ferroviario", ricorda oggi il vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera. "Il protocollo d' intesa prevede che l' Autorità Portuale della Sicilia Orientale finanzia la progettazione delle opere con fondi propri e disponibili. Dal canto suo, Rfi curerà la predisposizione delle fasi di progettazione della fattibilità tecnico-economica e dell' acquisizione dei pareri necessari per il progetto definitivo in modo da rendere l' opera cantierabile", sintetizza Ficara. Foto: da sinistra, il viceministro Cancelleri, il sindaco Di Pietro e il vicepresidente commissione trasporti Ficara.



L' Autorità Nazionale Anticorruzione non si è pronunciata

Mazara, lavori al porto ancora fermi al palo

La ditta che si è aggiudicata la gara d' appalto, coinvolta nell' operazione «Ottavo Cerchio»

I lavori del dragaggio del **porto** di Mazara ancora bloccati. Si attende il pronunciamento dell' Anac (Autorità Nazionale Anticorruzione) per la Ecol 2000 di Messina, la ditta che ha vinto l' appalto, coinvolta nell' operazione «Ottavio Cerchio», per stabilire se la stessa potrà continuare i lavori già iniziati o se verrà chiamata in causa la seconda ditta classificata. L' inizio del dragaggio del **porto** si è arrestato a seguito dell' operazione di Polizia, effettuata ai primi di marzo, che ha portato alla luce presunte attività illecite (anche mazzette) negli uffici del Genio Civile di Messina e Trapani. Nell' elenco degli arrestati figuravano anche due personaggi importanti nell' ambito dei lavori di dragaggio del **porto** mazarese: Pino Micali proprietario della società di Messina e Giancarlo Teresi, ingegnere capo del Genio Civile di Trapani, direttore dei lavori. Al suo posto ora c' è l' ingegnere Salvatore Caruso, nominato dal commissario per il dissesto idrogeologico della Regione siciliana, Maurizio Croce. Bisognerà ora stabilire quando riprenderanno i lavori. All' assessore comunale Vincenzo Giacalone sarebbe stato assicurato «che fra qualche giorno ci sarà il pronunciamento dell' Anac».

I lavori di dragaggio del **porto** canale di Mazara del vallo riguardano la bonifica e l' escavazione del **porto** canale. Saranno dapprima tolti i rifiuti ingombranti dai fondali poi, nel tratto compreso tra il ponte vicino lo stadio e il mercato ittico, il progetto prevede il ripristino dei fondali: a -3 metri; dal mercato del pesce sino all' altezza del piazzale G.B. Quinci; a -4 metri; da piazzale Quinci e sino all' imbocco del **porto** a -6 metri; intervento per una superficie di circa 180 mila metri quadrati. I fanghi prelevati, a seguito del carotaggio effettuato pochi mesi fa, per buona parte dovrebbero essere conferiti nella cosiddetta «Colmata B», zona adiacente al **porto** di ponente; altri tipi di rifiuti e materiali speciali sarebbero conferiti invece in apposita discarica. I lavori di dragaggio, che prevedono un finanziamento di oltre 2 milioni di euro, a seguito ribasso d' asta, sono stati appaltati per 836 mila euro, il resto delle somme è stato messo a disposizione per eventuali varianti o lavori collaterali, vedi la messa in sicurezza e bonifica dell' area di «colmata B» dove verranno sistemate le vasche per il conferimento dei fanghi prelevati durante l' escavazione. Ma non c' è soltanto il problema del dragaggio perché il **porto** di Mazara è ormai in completo degrado ed abbandono. Da una parte l' inciviltà di coloro che scaricano abusivamente di tutto (cassette di pesce avariato, rifiuti ingombranti, immondizia di ogni genere), dall' altro la mancanza di rapido intervento di pulizia e soprattutto di controlli (magari con l' utilizzo delle telecamere) al fine di individuare i responsabili e disincentivare questa pratica criminale. Qualche giorno fa, con la bassa marea, è stata scoperta una incredibile moria di pesci. (*SG*)



Il Nautilus

Focus

MARIO MATTIOLI PLAUDE AL VIA LIBERA ALLA RIPARTENZA DELLE CROCIERE

Roma- 'Il via libera alle crociere dal 15 agosto, annunciato ieri sera dal presidente del Consiglio nella conferenza stampa per la presentazione delle misure del Dpcm - afferma Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - è per noi motivo di grande gioia e sollievo. Inutile negare che pur sperando fortemente in una decisione in tal senso, fino all' ultimo non l' abbiamo data per scontata'. 'È chiaro -aggiunge il presidente di Confitarma - che le crociere dovranno ripartire con l' adozione di tutte le dovute cautele e misure precauzionali per garantire la sicurezza di passeggeri ed equipaggi. Siamo lieti che sia stata data risposta positiva ad una delle priorità sostenute da Confitarma nella convinzione che il comparto crocieristico sia un tassello fondamentale del nostro turismo che contribuisce notevolmente all' economia del Paese'.

