



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 11 agosto 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

10/08/2020	Affari Italiani	25
<hr/>		
10/08/2020	Brindisi Report	26
<hr/>		
10/08/2020	Il Nautilus	27
<hr/>		

Cassa Depositi e Prestiti supporta lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi

Accordo con Cassa depositi e prestiti per sviluppo area colmata di Capo Bianco

Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale insieme per lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi

10/08/2020	ilmessaggero.it		28
Porti, CDP sigla intesa con AdSP Mare Adriatico Meridionale per opere a Bari e Brindisi			
10/08/2020	Informazioni Marittime		29
Accordo Adsp-Cassa Depositi e Prestiti per potenziare i porti di Bari e Brindisi			
11/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 32	30
Opere a Capo Bianco c'è un accordo			
10/08/2020	larepubblica.it		31
Porti, CDP sigla intesa con AdSP Mare Adriatico Meridionale per opere a Bari e Brindisi			
10/08/2020	lastampa.it		32
Porti, CDP sigla intesa con AdSP Mare Adriatico Meridionale per opere a Bari e Brindisi			
10/08/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	33
Sviluppo dei porti di Bari e Brindisi			
10/08/2020	Port News	<i>REDAZIONE PORT NEWS</i>	34
Siglata intesa tra Cdp e AdSP Bari			
10/08/2020	Puglia Live		35
CDP e ASPMAM insieme per lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi			
10/08/2020	Ship Mag		36
CDP e Authority insieme per lo sviluppo infrastrutturale dei porti di Bari e Brindisi			
10/08/2020	TeleBorsa		37
Porti, CDP sigla intesa con AdSP Mare Adriatico Meridionale per opere a Bari e Brindisi			
10/08/2020	The Medi Telegraph		38
Accordo tra Cdp e i porti della Puglia adriatica			
10/08/2020	Port News	<i>MARCO CASALE</i>	39
L' Alfa e il Mega			

Trieste

11/08/2020	Il Piccolo	Pagina 17	41
Crociere, anche Costa sceglie Trieste come home port per i viaggi in Adriatico			

Venezia

11/08/2020	Corriere del Veneto	Pagina 8	<i>Pierfrancesco Carcassi</i>	42
Porto, il grido degli operatori «Vogliamo lavorare con le navi»				
11/08/2020	Corriere del Veneto	Pagina 8	<i>Mo. Zi.</i>	43
Termoscan e sanificazioni ma non ci sono le crociere Spiraglio ottobre a Marghera				
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 29		44
Msc riparte con sei porti italiani, ma tra questi non c'è Venezia				
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 28	<i>MICHELE FULLIN</i>	45
Crociere, l' ultimatum dei lavoratori del porto				
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 12		47
Crociere, sblocco a metà: forse a settembre torna la Costa				
11/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 16		48
Costa Crociere, niente navi a Venezia se ne riparlerà per la stagione 2021				
11/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17		49
«Provvedimenti specifici per l' economia del mare»				
10/08/2020	Ansa			50
Fase 3: lavoratori Crociere Venezia, chiediamo certezza				
10/08/2020	Il Nautilus			51
LAVORATORI PORTUALI TERMINAL CROCIERE: FATE RIPARTIRE LE CROCIERE SUBITO ANCHE A VENEZIA				

10/08/2020	Informare		55
<hr/> I lavoratori del settore chiedono di far ripartire subito le crociere a Venezia			
10/08/2020	Informazioni Marittime		58
<hr/> Crociere, i lavoratori del porto di Venezia chiedono garanzie per la stagione 2021			
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 29	59
<hr/> Navi, soluzione in alto mare Si deciderà volta per volta		<i>ELISIO TREVISAN</i>	
10/08/2020	Messaggero Marittimo		61
<hr/> Far ripartire le crociere anche a Venezia			<i>Redazione</i>
11/08/2020	Messaggero Marittimo		63
<hr/> Venezia: per ripartire sfruttare l'emergenza			
11/08/2020	Sea Reporter		64
<hr/> Venezia, lavoratori portuali in agitazione per la soluzione crociere			
10/08/2020	Shipping Italy		68
<hr/> I lavoratori del porto di Venezia alzano la voce: "Ridateci le crociere"			
11/08/2020	Corriere del Veneto	Pagina 3	70
<hr/> Autorità per Venezia il governo promette «Spazio agli enti locali» È caccia al presidente		<i>Gloria Bertasi</i>	
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 1	72
<hr/> Un' Agenzia per Venezia, svolta nel segno dell' agilità		<i>GIANFRANCO PERULLI</i>	
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 23	73
<hr/> Un' Agenzia per Venezia, svolta nel segno dell' agilità			
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 12	74
<hr/> «La nuova Autorità non è una mossa centralistica»			
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 29	75
<hr/> Autorità sulla laguna, il ministro assicura «Saranno coinvolti anche gli enti locali»		<i>DIEGO DEGAN</i>	
11/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	76
<hr/> Mose, enti locali coinvolti nella gestione			
11/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	77
<hr/> «Consorzio, Thetis e Comar 250 posti di lavoro da salvare»			
11/08/2020	Il Gazzettino	Pagina 36	78
<hr/> Approda in porto la nave sequestrata dal Tribunale			

Savona, Vado

10/08/2020	Messaggero Marittimo		79
<hr/> Elettrificazione delle banchine a Savona e Genova			<i>Redazione</i>

Genova, Voltri

11/08/2020	MF	Pagina 3	80
<hr/> Il porto di Genova nel Recovery Fund		<i>LUISA LEONE</i>	
11/08/2020	Il Giornale	Pagina 18	82
<hr/> Salpano due navi da Genova e Bari			
10/08/2020	Genova24		83
<hr/> Prima crociera dopo il lockdown, Genova in allerta: tamponi e controlli per 4mila passeggeri			
10/08/2020	Shipping Italy		84
<hr/> La ripartenza di Costa Crociere è fissata (per ora) al 20 settembre			
10/08/2020	The Medi Telegraph		85
<hr/> Termoscanner e tamponi, tutti i preparativi sulle banchine			
10/08/2020	Il Nautilus		86
<hr/> Comune di Genova: Waterfront di Levante, il mare si riprende il suo spazio			

La Spezia

11/08/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	87
<hr/> Marina del Canaletto a Pagliari, un altro round in tribunale		

Marina di Carrara

11/08/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 33	88
<hr/> Lotta all'erosione (e al porto), Orietta Colacicco scende in campo		

Livorno

11/08/2020	Il Tirreno Pagina 19	89
<hr/> Trovati sette carichi di agrumi infetti		
10/08/2020	Ansa	90
<hr/> Agricoltura: agrumi infetti, 7 intercettazioni porto Livorno		
10/08/2020	Italpress	91
<hr/> Intercettati nel porto di Livorno 7 carichi di agrumi infetti		

Piombino, Isola d' Elba

11/08/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	92
<hr/> Sale a tre il numero delle ecoballe recuperate in mare		
11/08/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 35	93
<hr/> Recuperata la terza ecoballa Continua la missione sui fondali		
10/08/2020	Arezzo Web	94
<hr/> Già tre le ecoballe recuperate nel Golfo di Follonica, dalla Protezione Civile		
11/08/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 23	95
<hr/> L' imbarco dopo le proteste «E sulla nave c' erano 10 posti»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 11	96
<hr/> Turista negativa al tampone, sollievo in porto		
11/08/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 33	97
<hr/> Negativa la turista con la febbre in porto		
10/08/2020	Gomarche	98
<hr/> Ancona: Bloccata con la febbre, stava per imbarcarsi per la Grecia		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

11/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31	99
<hr/> Navi fumose denunciato un altro comandante		
10/08/2020	Messaggero Marittimo	Redazione 100
<hr/> Crociere: Civitavecchia beneficia del via libera		

10/08/2020	Ship Mag		101
Le crociere a Civitavecchia valgono più di 100 milioni all' anno			

Napoli

11/08/2020	Il Mattino	Pagina 21	102
Aliscafi rimasti senza passeggeri 50 milioni agli armatori del Golfo			
10/08/2020	Stylo 24		104
Msc, si riparte: al porto di Napoli è attesa l' ammiraglia Grandiosa			

Bari

11/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 7	105
Cassa depositi e prestiti accordo con i porti di Bari e Brindisi per accelerare i cantieri			
11/08/2020	La Repubblica (ed. Bari)	Pagina 2	106
Porti Bari e Brindisi: Cassa depositi e prestiti finanzia le opere			
10/08/2020	Ansa		107
Porti: Bari e Brindisi, accordo con Cdp per infrastrutture			
10/08/2020	First Online		108
Porti, Cdp: nuovo accordo per sviluppo Bari e Brindisi			

Brindisi

11/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 32	109
«Serve un nuovo piano regolatore»			
11/08/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 32	110
Le diatribe da cortile allontanano lo sviluppo del porto e del territorio			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

10/08/2020	IonioNotizie		111
Porto Gioia Tauro, Regione ottiene 50 mln da piano investimenti Governo			

Cagliari

11/08/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 35	<i>GIANDOMENICO MELE</i> 112
Lavori nel porto-cantiere: via al dragaggio dei fondali			
10/08/2020	Informazioni Marittime		113
Porto di Cagliari, Uiltrasporti chiede proroga ammortizzatori			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/08/2020	Quotidiano di Sicilia	Pagina 12	114
Pronto il Piano operativo dell' area portuale per migliorare la mobilità di uomini e merci			
11/08/2020	Gazzetta del Sud	Pagina 26	116
Il Prg del porto è ormai una priorità			

11/08/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 24	117
<hr/> Aliscafi per le isole Eolie Intesa Calabria-Sicilia		
10/08/2020	AskaneWS	118
<hr/> Sarà potenziato il collegamento tra porti calabresi e isole Eolie		
10/08/2020	Il Dispaccio	119
<hr/> Raggiunta intesa per potenziamento collegamenti marittimi da Reggio e Villa San Giovanni verso le Eolie		
10/08/2020	Il Lametino	120
<hr/> Trasporti, assessore Catalfamo: "Intesa per potenziare servizi con Eolie"		
10/08/2020	Il Metropolitan	121
<hr/> Catalfamo: "Raggiunta intesa per potenziamento servizi di collegamento marittimo dei porti di Reggio e Villa con le Isole Eolie"		
10/08/2020	LaC News 24	122
<hr/> Più collegamenti tra la Calabria e le Eolie. Catalfamo: «Intesa raggiunta»		

Augusta

11/08/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 15	123
<hr/> Osservazioni Legambiente alla Via del progetto di allungamento del pontile del deposito carburanti		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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

EulPhidra
DERMOCOSMESI ITALIANA



Ora è in semifinale
Europa League, l'Inter vola
con un super Lukaku
di **Guido De Carolis**
a pagina 38



Festa in quarantena
Banderas, 60 anni
«Ma ho il Covid»
di **Alessio Lana**
a pagina 37

colorPRO XD
LA PRIMA COLORAZIONE
CAPELLI CON
ACIDO IALURONICO
NEL COLORE
rispetta alla colorazione EulPhidra

Pandemia e politica

L'ESTATE DEL NOSTRO SCONTENTO

di **Walter Veltroni**

Come stanno gli italiani, in questo agosto? Com'è il loro stato d'animo? Parafrasando il titolo shakespeariano dell'ultimo, bellissimo, romanzo di John Steinbeck si potrebbe dire che stiamo vivendo, sotto il sole, «L'estate del nostro scontento». Sbagliava chi ha pensato che il Covid sarebbe stata una nuvola, un temporale. E non mi riferisco qui alle conseguenze devastanti sull'economia mondiale e sul reddito di tante famiglie o alla paura sociale che dilaga. Sto parlando di qualcosa che è generato, insieme, da questo senso di spaventosa incertezza, la sensazione di camminare su un filo sospeso, e dalle conseguenze del protrarsi di un modo di vivere la nostra esistenza che non ci appartiene, ci impaurisce, ci è estraneo.

Il lockdown non ci appare solo come un ricordo di un passato del quale non avere nostalgia. Ci viene indicato di nuovo come una minaccia. Come se quell'incubo potesse, qualcuno dice addirittura «ovesso», tornare prepotentemente nel nostro futuro e vincere le ultime resistenze di un corpo sociale minato. Questo sta generando una diffusa, sensazione di rabbia e precarietà. Sentimenti pericolosi, specie se vissuti collettivamente. Non si può essere sereni, aspettando un meteorite la cui caduta è annunciata. E quindi dallo spirito solidale dei giorni più difficili, quando le bare di Bergamo facevano silenzio nelle case, si sta passando a una condizione psicologica da *mors tua vita mea*, al ritorno di semplificazioni rozze e di una strumentale ricerca del nemico, a cominciare «dagli immigrati che sputazzano».

continua a pagina 26

L'emergenza Gli scienziati: timori anche su Croazia e Malta. Il dato dei positivi in calo: 259

Virus, test rapidi in aeroporto

Speranza: a breve i sierologici per i turisti che rientrano da Spagna e Grecia

I brogli Usa e Germania: voto compromesso



La candidata dell'opposizione Svetlana Tikhonouskaya, 37 anni, denuncia brogli in Bielorussia

Tremila arresti, Bielorussia nel caos

di **Fabrizio Dragosei** e **Danilo Taino**

La sesta rielezione di Lukashenko a presidente della Bielorussia scatena le proteste. Scontri nella capitale Minsk e migliaia di arresti. Ma si manifesta ovunque nel Paese e la sfidante-simbolo Svetlana Tikhonouskaya non accetta il risultato. Usa e Germania: voto compromesso. Putin l'unico a complimentarsi con l'«ultimo dittatore» d'Europa.

a pagina 13

di **Florenza Sarzanini**

Il governo studia l'introduzione di test rapidi in porti e aeroporti. Il ministro Speranza: presto i sierologici a chi rientra da Spagna e Grecia. Preoccupa gli scienziati anche la situazione in Croazia e Malta. I nuovi positivi, intanto, sono in calo: ieri 259 (4 i decessi).

da pagina 2 a pagina 5

De Vivo, Guerzoni, Iossa, Salvatori

IL RACCONTO DEGLI ITALIANI ALL'ESTERO

«Noi sulle isole a rischio»

I rischi di contagio arrivano dalle isole delle vacanze. Tra voglia di svago e regole che non sempre sono rispettate. È il racconto degli italiani di ritorno dall'estero. Dall'isola di Pag, in Croazia: qui il distanziamento resta rigoroso. A quella greca di Corfù dove sono «quasi tutti in giro senza mascherina». A Ibiza, regno della movida: discoteche chiuse e timori crescenti, come in tutta la Spagna.

a pagina 3 Della Rocca, Fulloni, Lombardo

I politici locali si difendono. Pressing sui nomi dei deputati

Bonus, prime ammissioni L'amarezza del Quirinale

GIANNELLI



Prime ammissioni dei politici che hanno avuto il Bonus Covid. alle pagine 6, 7 e 9

La guida gratis

Capire l'arte della fotografia

di **Alessandro Cannavò**



Otto inserti speciali gratis. Dedicati alla fotografia. Da domani al 20 agosto con il Corriere.

a pagina 25

CATTURARE L'ISTANTE

Sappiamo ancora guardare?

di **Bruno Delfino**

a pagina 25

INTERVISTA CON RENZI

«Riforme serie E il vaccino sia obbligatorio»

di **Maria Teresa Meli**



«Servono riforme serie» e «il vaccino deve essere obbligatorio». Una crisi: «Bisogna arrivare al 2023» dice il leader di Italia viva, Matteo Renzi.

a pagina 9

PHILIPPE DAVERIO

RACCONTO DELL'ARTE OCCIDENTALE DAI GRECI ALLA POP ART

in libreria SOLFERINO

«Io, sotto scorta, sento la solitudine»

Giletti: se altri si fossero occupati delle scarcerazioni non avrei bisogno di protezione

di **Virginia Piccolillo**

«Cosa provo? Profonda tristezza e senso di solitudine». Massimo Giletti è sotto scorta da due settimane. A fine maggio il boss di Cosa Nostra Filippo Graviano in carcere, lamenta che il giornalista gli sta «rompendo la m...». Da qui la decisione. «E se il Viminale mi ha assegnato la scorta vuol dire che nel mio programma Non è l'Arena abbiamo toccato qualcosa di grave e di molto pericoloso».

a pagina 16



Il giornalista Massimo Giletti, 58 anni

LA SINDACA DI ROMA

Raggi si ricandida Rottura con il Pd

di **Andrea Arzilli**

Virginia Raggi annuncia: «Mi ricandido». Per la sindaca di Roma c'è l'ok dei vertici M5S. Manca la deroga ufficiale al vincolo dei due mandati. Deciderà Rousseau. Ma è rottura con il Pd.

a pagina 10

SEI MILIONI DI COPIE VENDUTE

DELIA OWENS

La Ragazza della Palude

ROMANZO

in libreria, negli store online e in ebook SOLFERINO

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2020 conv. L. 46/2020 art. 1, c.1 CD Milano
 00811
 9 771120 498008





Il 6° mandato a Lukashenko non va giù al popolo bielorusso. Battaglia a Minsk tra polizia e manifestanti: 3mila arresti e almeno un morto. E non è che l'inizio



CRASTAN 1870 shop.crastan.it

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora INSTANT DRINKS

Martedì 11 agosto 2020 - Anno 12 - n° 221

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11 con il libro "Pappino impastato"

SILERI: "QUARANTENA" Focolai da ritorni ferie: le Regioni in ordine sparso



BUONO, FROSINA E RONCHETTI A PAG. 4

STRETTO DI MESSINA Tunnel, i progetti del Mit: la prima idea negli anni 70

PALOMBI A PAG. 9

REGIONALI: LA SFIDA Addio, Toscana "felix" e rossa: tanti con la Lega

SALVINI, CON UN'ANALISI DI TOMASO MONTANARI A PAG. 6-7

LIBANO ALLO SBANDO Il governo va ko, a Beirut resta solo corruzione

ZUNINI A PAG. 14

ESTATE CALDA Chiedo il bonus per vacanze con adolescente

Selvaggia Lucarelli

Nessuno si occupa di noi. Nessuno scrive di noi. Nessuno ha un pensiero per noi. Nessuno riflette su quante famiglie focolaio di conflitti e di faticose azioni diplomatiche ci sono, in giro per il paese. Nessuno ha erogato un bonus adolescente. Nessuno ha potuto usufruirne. E solo noi altri genitori di adolescenti, in vacanza con figli adolescenti, magari pure figli unici come nel mio caso, sappiamo quanto ne avremmo bisogno.

SEGUE A PAG. 16

PARASSITI DEL BONUS FIRMATE LA PETIZIONE SUL SITO

Ecco i primi nomi Il Fatto li chiede tutti

Image of a petition document from SE.IF.ILP. with text: LEGA: "NO COMMENT" I DEPUTATI SOSPETTATI DARA E MURELLI NON RISPONDONO. CACCIA AGLI ALTRI 3 E AI 2 MILA POLITICI LOCALI. NOSTRA RICHIESTA DEGLI ATTI ALL'INPS: "GLI ELETTORI HAN DIRITTO DI SAPERE"

DE RUBERTIS, MARRA, PROIETTI E VERGINE A PAG. 2-3

VIRGINIA RAGGI Intervista "Per Roma guardo a sinistra" "Sì, mi ricandido. Col Pd niente accordi di palazzo"

Abbiamo passato anni a ripianare i debiti e riparare gli errori del passato, dice la sindaca della Capitale. E sul tetto dei due mandati che le impedirebbe ad oggi di concorrere: "C'è un dibattito sulla regola che rispetto". Meloni? Politicante pagata per urlare



DE CAROLIS A PAG. 5

IN EVIDENZA

- Padellaro Sono ladri a pag. 3
De Masi Il DI Agosto a pag. 11
Fini In villa con Suni a pag. 18
Scanzi Pd-5S suicidi a pag. 11
Isotta Genio Valeri a pag. 11

La cattiveria Cinque parlamentari hanno chiesto il bonus per partite Iva da 600 euro e tre l'hanno ottenuto. Gli altri 940: "Siamo ancora in tempo?"

L'EX PRESIDENTE BCE La storia a fumetti: una vita da Draghi, costi quel che costi



GUERRA DI CARTOON "Brutti copioni, mi hanno rubato Martin Mystère"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

FUCECCHI A PAG. 8

SCIFO A PAG. 13

SEGUE A PAGINA 20





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MARTEDÌ 11 AGOSTO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 190 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

LA FARSA SUI BONUS COVID

TRUFFA NELLA TRUFFA

Gli onorevoli accattoni sono tre, è caccia ai nomi I sospetti su M5s: mossa inscenata per il referendum Errore da 2 centesimi, l'Inps pretende multa e mora

■ Tiene ancora banco il caso dei parlamentari che hanno chiesto il bonus per le partite Iva. Sono tre e l'Inps - responsabile della stesura farraginoso delle regole - si rifiuta di pubblicare i nomi. Sospetti su una manovra M5s in chiave referendum.

servizi da pagina 2 a pagina 8

IL DISEGNO DI CASALINO & C.

NON SCRIVIAMO SOTTO DETTATURA

di **Alessandro Sallusti**

Pù passano le ore e più questa cosa dei parlamentari che accedono al bonus povertà dell'Inps sa di trabocchetto organizzato da Di Maio e soci con la complicità del loro uomo messo a capo dell'Inps, quel Pasquale Tridico famoso per non riuscire a pagare la cassa integrazione agli aventi diritto. Siamo sotto elezioni regionali, i partiti di governo (Cinque Stelle e Pd) sono in affanno nei sondaggi, e poi c'è da distrarre dai fallimenti ormai quotidiani del governo. Ecco l'ideona: Conte si inventa la favola del tunnel sotto lo stretto di Messina e i suoi scagnozzi scovano cinque parlamentari disgraziati dell'opposizione (ma forse sono solo tre) che non avendo alcun senso della dignità e del ridicolo hanno chiesto il bonus povertà nonostante i dodicimila euro di stipendio mensile garantito anche in tempi di lockdown, ed ecco che magicamente si scavalca Ferragosto a parlare di favole (il tunnel) e di cretini (i seicento euro), invece che di soldi che non arrivano, di Mes, di decreti rilancio «salvo intese» e di colpe del governo nella gestione della prima emergenza Covid.

A occhio questa è una invenzione, ma non vorrei dargli troppi meriti, di quel genio di Casalino, braccio destro e stratega del premier nella comunicazione e non solo. Noi siamo i primi a essere indignati e a voler andare fino in fondo, ma nello stesso tempo non vorremmo farlo sotto dettatura di un signore, Pasquale Tridico dell'Inps, che potrebbe distillare nomi e sospetti per conto di un partito di governo. Se il presidente vuole fare chiarezza su un uso non illegale ma immorale di una norma peraltro decisa dal suo amico Conte, ha una sola strada, ammesso che possa percorrerla: apra la banca dati dell'Inps e permetta a chiunque di andare a controllare chichessia. Perché, detto onestamente, noi non ci fidiamo delle sue scelte, né di quelle dei suoi datori di lavoro. I quali, in quanto a trasparenza e correttezza, non possono certo ergersi a giudici delle debolezze umane, né tanto meno rivendicare un'insolenza verso il vil denaro, neppure se parliamo di spiccioli. Lo dimostra l'alto numero di parlamentari grillini che si rifiutano di versare le (stupide) trattenute patuite con il partito al momento della candidatura. A Di Maio e alla sua famiglia (come si evince dalle disavventure del padre), gli euro non hanno mai fatto orrore. Soprattutto se arrivano dalle tasche dei contribuenti.

L'IDEA DI CONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

Quando Grillo diceva: «Il Ponte? Serve per distrarre dalla crisi»

Felice Manti

a pagina 7



COMICO Un post di Beppe Grillo inchioda il premier Giuseppe Conte

L'ANALISI

La boutade sul tunnel non regge Sì alle infrastrutture purché fattibili

del **Viscovo** e servizi alle pagine 6-7

QUANTE MISURE PASTICCIATE

Dal reddito ai bonus, tutti i soldi a pioggia

di **Giuseppe Marino**

a pagina 3

STIPENDI DIVERSI DAI PARLAMENTARI

Ma i politici locali non meritano gogne

di **Giannino della Frattina**

a pagina 2

COVID, FRA RIENTRI E DISTANZIAMENTO

Ferie all'estero? Idea tamponi Sos treni: «Tre milioni a piedi»

Francesca Angeli e Lodovica Bulian

■ È stretta sui rientri dall'Europa: spunta l'ipotesi di test rapidi in porti e aeroporti e quarantene per chi torna in Italia. Le Regioni: serve rigore. Ieri 259 casi e 4 morti. E sui trasporti è caos: 3 milioni di persone rischiano di restare a piedi.

alle pagine 10-11

UN PAESE NEL CAOS

Libano, vince la piazza E l'esecutivo si dimette

Clausi a pagina 14

ARRESTI A HONG KONG

Diritti umani e regime cinese Così l'Europa perde se stessa

di **Gian Micalessin**

Sul fronte dei diritti umani l'Unione Europea si comporta in maniera a dir poco bizzarra. Da mesi minaccia di mettere che le spalle al muro due Paesi membri come Ungheria e Polonia accusati di mettere a repentaglio lo «Stato di diritto». Posizione che se confermata da dati di fatto - e non dalla semplice ostilità verso due leader come il premier ungherese Viktor Orban o il presidente polacco Andrzej Sebastian Duda - sarebbe sicuramente lodevole. Così come può esser condivisibile la tempestività con cui ieri - a poche ore dalle contestate elezioni in Bielorussia - il presidente del Consiglio europeo Charles Michel ha reclamato il rispetto dei diritti umani e denunciato «la violenza contro i (...)»

segue a pagina 13
Afano a pagina 13

VACANZE ITALIANE

Paradosso estate Dopo la paura la folla di turisti

di **Tony Damascelli**

Che fine hanno fatto le partenze intelligenti? Basta osservare spiagge e luoghi diversi di villeggiatura per comprendere che il tempo della paura è finito, o meglio è sospeso, il lungo confinamento ha portato alla fuga, alla liberazione dal (...) segue a pagina 10

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE), IL DIVIETTO DI ACCESSO ALLE ZONE COSTIERE È IN TUTTO IL TERRITORIO

IL «GIORNALE» DELL'ESTATE/1

PARLA BRUNELLO CUCINELLI

«Così aiuto l'Italia a ripartire»

di **Daniela Fedi**

Ha trascorso il lockdown a Solomeo, il borgo medioevale cui ha ridato vita. Ci è andato ad abitare nel 1982, poco dopo il matrimonio con Federica Benda che gli ha dato due figlie, Camilla e Carolina. Al *Giornale* lo stilista e imprenditore filosofo Brunello Cucinelli racconta i suoi progetti.

a pagina 16

IL «GIORNALE» DELL'ESTATE/2

GLI EROI PER CASO

Norman, la voce di Churchill

di **Massimo M. Veronese**

Chi era Norman Shelley? Un attore in grado di imitare perfettamente la voce di Winston Churchill. Ed è proprio di Shelley la voce che il 7 settembre 1942 legge per la radio britannica il discorso che il premier inglese aveva letto in Parlamento, «... combatteremo nei mari e negli oceani...». Ecco la sua storia.

a pagina 17

EUROPA LEAGUE

L'Inter vola in semifinale con Lukaku

Visnadi e Coluccia

a pagina 28

SUSTENIUM

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.

L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*MONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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



IL GIORNO

MARTEDÌ 11 agosto 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Da Milano a Lodi, così la scuola si riorganizza

Il minestrone non c'è più e si mangia sul banco
Il virus cambia le mense

Ballatore a pagina 13



Varese, il ricordo del compagno

Tragedia in quota
«Matteo è morto sotto i miei occhi»

Magni a pagina 12



Troppi contagi, stretta sui confini

Aumentano i focolai in Europa. Belgio e Gran Bretagna vietano i viaggi in Catalogna. Ecco i paesi delle vacanze a rischio
Gli anestesisti: ma i morti di oggi sono malati da mesi, situazione sotto controllo. Bonus Covid: l'Inps dica i nomi dei deputati

Servizi
da p. 3 a p. 6

Controlli per chi entra in Italia

La lotta al virus non si manda in vacanza

Beppe Boni

Abbiamo sofferto, ci siamo chiusi in casa, abbiamo provato rabbia, insofferenza, dolore per per chi non ce l'ha fatta, abbiamo imparato a difenderci e in qualche modo l'Italia, pur ammaccata e in difficoltà economica, non si è fatta travolgere dal virus. Il Paese non è guarito del tutto, ma vuole ripartire, ci prova pur nella confusione della politica che fa e disfa e nell'incertezza di medici e scienziati che guidano, nelle onde ancora pericolose, la nave Italia verso il porto sicuro dove ci attende il vaccino. Adesso però, schivata la valanga, rischiamo di scivolare su una buccia di banana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

CONTE APPARE IN PUBBLICO SEMPRE PIÙ SPESSO CON LA COMPAGNA OLIVIA È USCITA ALLO SCOPERTO DOPO DUE ANNI DIETRO LE QUINTE



Giuseppe Conte, 56 anni appena compiuti, con la compagna Olivia Paladino, 39

LA FIRST LADY

Ghidetti a pagina 9

DALLE CITTÀ

Milano

Serve sostegno per 18mila alunni ma mancano 2mila insegnanti

Servizio nelle **Cronache**

Milano

Centri estivi nei cortili
Falsa partenza

Mignani nelle **Cronache**

Pavia

Uccise lucciola: impronta lo incastra 14 anni dopo

Servizio a pagina 12



Il ministro De Micheli rilancia l'idea

Tunnel sotto lo Stretto
«Usiamo i soldi della Ue»

Troise a pagina 8



Manifestazioni e scontri a Beirut

Libano allo sbando
Si dimette il governo

Farruggia a pagina 18

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

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

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

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

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

A. MENARINI



VISIONI

FRANCA VALERI Cinema, letteratura, teatro e tv: la carriera multiforme dell'artista milanese scomparsa domenica scorsa. Le esperienze con i Gobbi, i film con Risi e Monicelli, gli iconici ritratti femminili e lo stile unico di scrittrice

Gianfranco Capitta, Norma Rangeri, Vincenzo Vita pagine 12 e 13



GIOVEDÌ L'EXTRA TERRESTRE

INCENDI Ogni anno nel mondo vanno in fumo dai 3 ai 5 milioni di km quadrati di boschi e foreste, una tragedia dolosa per l'umanità

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 11 AGOSTO 2020 - ANNO L - N° 191

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

ANCHE A TRE PARLAMENTARI IL SUSSIDIO PREVISTO PER TUTTI GLI AUTONOMI

Referendum, M5S pesca lo scandalo bonus



Uno scandalo non particolarmente esteso - sarebbero tre i parlamentari che hanno avuto accesso al bonus di 600 euro per i lavoratori autonomi - ma molto tempestivo. I 5 Stelle affermano al volo la notizia trapelata dall'Inps del presidente scelto da loro, Pasquale Tridico, e rilanciano la campagna

per il referendum sul taglio dei parlamentari. «Politici furbetti, ancora ci chiediamo se è giusto votare sì al referendum del 20 e 21 settembre» chiede Di Maio. Eppure è stato il governo a volere, e a imporre con quattro voti di fiducia, bonus a pioggia senza requisiti di reddito. E le statistiche dicono che i

benestanti che vi hanno avuto accesso abbondano in ogni categoria. Ma è la figuraccia di due parlamentari della Lega e di uno dello stesso M5S (secondo indiscrezioni, perché l'Inps adesso si fa scudo con la privacy) che adesso torna buona a tutti i nemici del parlamento.

ANDREA FABOZZI A PAGINA 2

Strano appello a «quelli per il No» Quel che Mattia Feltri non vuole leggere

GAETANO AZZARITI

Mattia Feltri rivolge un appello ai costituzionalisti, in particolare a «quelli del no», impegnati quattro

anni fa a contrastare la riforma di Renzi e dieci anni prima contrari alla riforma di Berlusconi. — segue a pagina 15 —

Beirut, ieri foto di Hassan Ammar/Ap



Dopo sette mesi al governo, il premier Diab si dimette accusando di corruzione la classe politica che lo ha nominato. Avanza l'ipotesi Hariri, simbolo dell'élite che ha devastato il Paese. Ma una riforma del sistema settario non è all'orizzonte. La piazza non si svuota. Più di 200 le vittime dell'esplosione pagine 2, 3

Beirut-Ground zero La ricostruzione di uno Stato fantoccio

ALBERTO NEGRI

Con la drammatica esplosione del 4 agosto al porto di Beirut che ormai conta più di 200 morti, è andata in pezzi una città e una grande finzione. Da ieri il Libano, con le dimissioni dell'esecutivo guidato da Diab - a dire il vero l'ultimo dei premier arrivati, in carica solo dal gennaio scorso e capro espiatorio di tutte le malefatte precedenti - non ha più un governo, che forse latitava da troppo tempo e probabilmente non ha mai avuto davvero uno Stato. A questo punto l'interrogativo che si pone è se questa crisi avrà uno sbocco politico o sarà l'ennesima delusione delle piazze arabe, un'altra tardiva primavera soffocata dentro una calda estate. La questione di fondo è se il movimento che nelle strade chiede insistentemente la liquidazione di una intera classe politica inetta e corrotta abbia davvero in mano qualche idea concreta e condivisa per sostituirla.

— segue a pagina 8 —

Polveriera libanese

VOTO IN BIELORUSSIA Vince Lukashenko e reprime la protesta



Il presidente in carica annuncia il trionfo con l'80% dei voti. Immediata le manifestazioni in piazza represses con la violenza della polizia: tremila gli arresti, decine i feriti, un morto. Bloccata la rete. Le felicitazioni a Lukashenko di Xi e di Putin.

YURI COLOMBO A PAGINA 7

Manifesto d'estate Un tuffo nelle stanze dei libri

Da oggi alla fine di agosto, in cultura potrete trovare una serie di pagine dedicate alle stanze dei libri. Le biblioteche hanno molto sofferto nella pandemia e ancora adesso sono spazi tristemente negati. Noi riapriamo le porte di quelle stanze serrate, dalle salette sperdute su isole scozzesi e assaltate dai vichinghi ai magazzini polverosi inzeppati di tesori dimenticati, dagli archivi persi nelle sabbie del deserto ai depositi della raffinata arte tipografica giapponese, fino alle librerie galleggianti di cui si favoleggia nella letteratura. Ci sono biblioteche che custodiscono il teschio di Swift e altre in cui l'immagi-

nario prende il posto della realtà: a volte, leggere fra gli scaffali con grandi occhiali neri da sole è meglio che andare da Tiffany. Ci sono, poi, biblioteche ambiziosissime che hanno bruciato il sapere del mondo, altre che sono scignini viventi di memoria storica. Alcune godono di ottima salute perché camminano sulle gambe di storie personali, gelosie e manie: dal grande nord ai sottoscandali americani, dai roghi mitici di Alessandria ai migranti spagnoli arrivati a New York, ossessionati dai libri rari. Passando anche per Parma, in compagnia del signor Bodoni, con una sosta nella casa di Puskin. Buona lettura!

Rapporto Antigone Carcere, Jhonny era un rapper non un numero

PATRIZIO GONNELLA

La pena è una sanzione, ma come ci raccontano i dizionari, è anche sinonimo di sofferenza. Una sofferenza che ha portato il povero Jhonny Cirillo, giovane rapper venticinquenne di Scafati, a suicidarsi nel carcere di Salerno. Jhonny è uno dei 34 detenuti suicida dall'inizio dell'anno.

— segue a pagina 5 —

all'interno

Covid-19 Contagio contenuto ma giovani ora i più esposti

ANDREA CAPOCCI PAGINA 5

Germania Scelta a destra Spd Scholz sarà il candidato

SEBASTIANO CANETTA PAGINA 6

Hong Kong Pechino arresta editori e giornalisti

SERENA CONSOLE PAGINA 7

08811 9 770025 215000





€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 221 ITALIA SPECIEM IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 11 Agosto 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 120

Ricordi d'estate De Cataldo: Puglia la grande bellezza che mi riappacificò con la natura Francesco Mannoni a pag. 14



Il festival Stallone e Gere (via web) nel supercast di Giffoni Gubitosi: inno alla gioia Monica Trotta a pag. 15



Inviata nel 1942 Quella lettera dalla prigionia arrivata 78 anni dopo Giacomo Nicola a pag. 35



Covid, al Sud più disoccupati ma il Nord ha più bonus

►Cancellato il 6% dei posti, contro il 3,5% del Settentrione. Meloni: «Nel Mezzogiorno gli sgravi devono diventare permanenti»

Nel divario Nord-Sud le disposizioni ai tempi del Covid vedono nel Mezzogiorno più disoccupati, con un taglio del 6% dei posti contro il 3,5%. La Meloni (PdL): «Al Sud servono sgravi permanenti». Di Branco, Jerkov, Orsini, Pirone, Pucci e Santonastaso alle pagg. 6, 7 e 8

Il commento

IL VITTIMISMO SETTENTRIONALE E LA LEZIONE DELLA GERMANIA EST

Isaia Sales

Su la Stampa di Torino è comparso un articolo in cui si riportano vari commenti all'ultimo decreto economico varato dal governo, tutti improntati a un diffuso mugugno antimeridionale. In ambienti confindustriali si qualificano alcune delle misure come prova incontrovertibile di «razzismo verso le imprese del Nord». Si dà poi conto di una dichiarazione di Maurizio Martina in cui l'ex coordinatore nazionale del Pd è preoccupato del prevalere di «sentimenti antisettentrionali» nelle decisioni prese. Pochi giorni prima il nuovo direttore del giornale della

Fiat, Massimo Giannini, aveva scritto un editoriale dall'incredibile titolo «La doppia questione settentrionale» (una sola non basta più, evidentemente). Insomma, si è aperta ufficialmente la stagione politica del vittimismo settentrionale anche su la Stampa, stagione a cui aveva già dato il suo contributo il Corriere della Sera meravigliandosi delle (giuste) critiche agli amministratori lombardi per i disastri compiuti nella gestione della pandemia. La lagna nordista è comunque una novità rispetto al recente passato, e rappresenta evidentemente l'apertura di una fase inedita nel gruppo industriale e mediatico torinese.

Continua a pag. 35

Aiuti disonorevoli SE LA PRIVACY È COMPLICE DEI FURBETTI

Titi Marrone

Non è questione di aprire alla pratica forcaiola delle liste di proscrizione. E nemmeno di buttarsi nell'abusata retorica anti-casta peraltro responsabile dell'ingresso in politica di non pochi incompetenti totali. Ma di fronte ai cinque deputati e agli altri pubblici amministratori fruitori del bonus Covid, l'indignazione collettiva non è solo naturale: va anche praticata razionalmente.

Continua a pag. 34

Meno parlamentari? IL REFERENDUM E LA COSTITUZIONE DA INCEROTTARE

Massimo Adinolfi

Anche i grillini, che del referendum sul taglio dei parlamentari hanno fatto una bandiera, dicono: però occorrono correttivi. E i correttivi, aggiungono, si faranno. Se non prima delle elezioni di settembre, certissimamente dopo. Ora, non discuto le buone intenzioni: le presumo anzi ottime. Non sono scettico circa l'esistenza di una volontà concorde delle forze parlamentari: si formerà all'unisono.

Continua a pag. 34

Il virus torna con i ragazzi De Luca: «Chiudo i confini»

►Campania, 14 contagiati: 7 erano stati in vacanza a Corfù. Test per altri 40 Dal governatore pressing su Conte: «Quarantena per chi rientra dall'estero»

Summit a Capri, pronti due colpi di mercato



Rino Gattuso in barca a Capri prima di incontrare De Laurentiis

Il patto DeLa-Gattuso otto azzurri in partenza

Pino Taormina a pag. 16

Ettore Mautone Luigi Roano

«Negli ultimi giorni l'80% dei casi di contagio è riferito a chi torna da altri Paesi. Per questo - dice il governatore campano Vincenzo De Luca - sono pronto a chiudere le nostre frontiere». Ora i contagi da «importazione», soprattutto tra i giovani, fanno paura. Sette i ragazzi che si sono ammalati a Corfù, test disposti per altri quaranta. De Luca insiste per far disporre la quarantena a chi rientra dall'estero.

Alle pagg. 2 e 3 con Carillo

Rischio viaggi

Grecia da incubo infettati record nell'isola "liberi tutti"

Lucilla Vazza

Il legame tra l'Italia e Corfù, in fatto di turismo, è antico. E anche in questa strana estate 2020, con il Covid che bussa alle porte di ogni velleità di relax, proprio Corfù diventa epicentro di contagio per adolescenti italiani in cerca di svago.

A pag. 2

I familiari lo cercano ovunque: il suo corpo all'obitorio da un anno

Torre del Greco, l'incredibile scoperta dei parenti Era morto lo stesso giorno e portato al Policlinico

Aniello Sammarco

I familiari lo cercavano da oltre un anno, dopo l'allontanamento il 16 luglio 2019. Gennaio Trapanese era morto (per covid?) lo stesso giorno. Corpo portato al policlinico e rimasto lì. L'ira dei familiari.

In Cronaca

Il figlio della dj

Il mistero di Goele mai inquadrato dalle telecamere

Sirignano a pag. 12





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 221
ITALIA

NAZIONALE



Martedì 11 Agosto 2020 • S. Chiara d'Assisi

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il fenomeno
La generazione
dei giovani
musicisti
nati sul web
Marzi a pag. 19



L'intervista
Gabriele Muccino
«Quella mia
folle estate
in America»
Alò a pag. 23



Europa League, Inter ok
Roma, ecco il piano
di Friedkin:
vuole Paratici
e il ritorno di Totti
Trani nello Sport



Il Messaggero
Casa
TOC TOC
messaggerocasa.it

Cosa serve al Paese
Perché il Nord
deve dire sì
ai fondi per
il Meridione

Gianfranco Viesi

Di fronte all'emergenza Covid e alle sue gravi e pericolose ricadute economiche, i governi europei sono intervenuti. Grazie all'impulso della Cancelliera Merkel hanno definito una manovra di rilevante dimensione, assolutamente innovativa, che sposta molte risorse economiche nel tempo e nello spazio.

Nel tempo. Prendiamo a prestito soldi che restituiremo in futuro. Siamo egoisti? Viviamo sulle spalle di chi verrà dopo? Niente affatto: siamo lungimiranti, perché cerchiamo di evitare tracolli economici, fallimenti di imprese, crisi sociali, fratture politiche, che renderebbero molto peggiore la situazione anche dell'Europa degli anni Trenta.

Nello spazio. Investiamo risorse rese disponibili anche dai partner europei più forti con maggiore intensità negli Stati e nelle regioni con peggiori condizioni occupazionali e più colpite da questa tremenda crisi. Per altruismo? No, d'accapo: per lungimiranza. In una Unione così profonda come quella europea, i più ricchi stanno bene se anche i meno ricchi stanno bene. Le economie non sono monadi isolate, ma parti di un sistema molto integrato. Soprattutto i Paesi del Centro-Nord. A cominciare da Germania e Olanda, vivono trasformando ed esportando anche verso il Sud. Investire nel Sud è quindi un buon affare, nel tempo, anche per loro.

Continua a pag. 14

«Sgravi al Sud, ma per sempre»

► **L'intervista.** Giorgia Meloni: «No alle misure a tempo: servono infrastrutture e banda larga»
► **La Svimez:** nel Mezzogiorno il virus ha cancellato il 6% dei posti di lavoro, al Settenntrione il 3,5%

ROMA «Si a fiscalità di vantaggio al Sud, ma che siano permanenti». Così Giorgia Meloni, leader di FdI, in un'intervista a *Il Messaggero*. «No a misure che durano pochi mesi. Servono infrastrutture materiali e digitali». E ancora: «Far ripartire il Meridione enorme volano per il Settenntrione, come fu la ex Ddr per la Germania». La Svimez: nel Mezzogiorno il virus ha cancellato il 6% dei posti di lavoro, al Settenntrione il 3,5%.

Amoruso, Di Branco
Jerkov, Pacifico, Pirone
e Pucci da pag. 2 a pag. 5

Annunci d'agosto
Nell'estate romana
dei roghi e dei rifiuti
Raggi si ricandida

Mario Ajello

Nell'«Aereo più pazzo del mondo» - ma nessun velivolo è più pazzo della Capitale - male amministrata in questi ultimi anni - c'è la proverbiale (...) Continua a pag. 14

Test obbligatorio al rientro, l'esecutivo prende tempo



Covid, allarme per chi torna dalle ferie
La rotta del contagio: da Pag a Corfù

ROMA Covid, è allarme giovani ma sui test a chi rientra il governo prende tempo. Il ministero aspetta un parere del Cts sui controlli per chi torna dalle vacanze all'estero. I dati dell'Iss: nella fascia tra 0 e 19 anni i contagiati sono arrivati al 13,2% del totale. Preoccupa la mappa del-

le vacanze dei ragazzi che, a centinaia, sono tornati in Italia con il coronavirus: soprattutto Corfù in Grecia, Pag in Croazia e Malta: mete inedite del "divertimentificio" dopo che Ibiza ha perso il primato.

Conti, Evangelisti
e Vazza alle pag. 8 e 9

Minsk, manifestante investito dalla polizia. «È morto». Ma il governo smentisce



Bielorussia, rivolta dopo il voto: tremila arresti

Minsk, il manifestante investito da un camion della polizia durante gli scontri (Foto EPA)

D'Amato a pag. 10

I punti da chiarire
La strana morte
del pugile a Ponza
Convocati gli amici

LATINA Contatti, amicizie, incontri. Gli investigatori stanno ricostruendo le ultime ore di Gianmarco Pozzi per dare una risposta alle tante domande che si accavallano. Il 28enne romano, campione di kickboxing, è stato trovato senza vita nel giardino di un'abitazione, a Ponza, dopo un volo di circa quattro metri da una balaustra.

Cusumano a pag. 12



SUSTENIUM PLUS
CREATINA, ARGENTINA, VITAMINE, BETA-ALANINA, SPALAMINE-SONA
LA SPINTA CHE TI SERVE PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. ANCHE D'ESTATE.
L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*DATI: ISTAT MARZO 2020

SUCCESSO PER LA VERGINE
Buongiorno, Vergine! Improvvisamente le stelle si interessano a voi, quasi volessero ripagarvi dei guai combinati durante il lungo e faticosissimo transito di Venere in Gemelli, durato un periodo di ben quattro mesi. Ora è proprio lei, stella indiana dell'amore, la vostra prima alleata, oggi ancora con la Luna in Toro vi porta anche la possibilità di un inaspettato e meritato nuovo successo professionale. Viaggi, fortuna. Auguri.
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 11 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Reportage a Cesenatico

I ragazzi in spiaggia
«Sicurezza e controlli»
Ancona, la baia pollaio

Ravaglia e Verdenelli alle pagine 12 e 13



Troppi contagi, stretta sui confini

Aumentano i focolai in Europa. Belgio e Gran Bretagna vietano i viaggi in Catalogna. Ecco i paesi delle vacanze a rischio
Gli anestesisti: ma i morti di oggi sono malati da mesi, situazione sotto controllo. Bonus Covid: l'Inps dica i nomi dei deputati

Servizi da p. 3 a p. 7

Controlli per chi entra in Italia

La lotta al virus non si manda in vacanza

Beppe Boni

Abbiamo sofferto, ci siamo chiusi in casa, abbiamo provato rabbia, insofferenza, dolore per per chi non ce l'ha fatta, abbiamo imparato a difenderci e in qualche modo l'Italia, pur ammaccata e in difficoltà economica, non si è fatta travolgere dal virus.
Il Paese non è guarito del tutto, ma vuole ripartire, ci prova pur nella confusione della politica che fa e disfa e nell'incertezza di medici e scienziati che guidano, nelle onde ancora pericolose, la nave Italia verso il porto sicuro dove ci attende il vaccino. Adesso però, schivata la valanga, rischiamo di scivolare su una buccia di banana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

CONTE APPARE IN PUBBLICO SEMPRE PIÙ SPESSO CON LA COMPAGNA OLIVIA È USCITA ALLO SCOPERTO DOPO DUE ANNI DIETRO LE QUINTE



Giuseppe Conte, 56 anni appena compiuti, con la compagna Olivia Paladino, 39

LA FIRST LADY

Ghidetti a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, prenotazioni aperte

Cena in piazza con gli sportivi: ci sono Panatta e Pietrangeli

Rosato in Cronaca

Bologna, il salvataggio

Crisi Maccaferri, pressing Bonfiglioli per l'affare Samp

Carbutti in Cronaca

Valsamoggia, tre denunce

Uova polacche vendute come italiane

Orlandi in Cronaca



Il ministro De Micheli rilancia l'idea

Tunnel sotto lo Stretto «Usiamo i soldi della Ue»

Troise a pagina 8



Manifestazioni e scontri a Beirut

Libano allo sbando Si dimette il governo

Farruggia a pagina 18

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

MILFA
LA RISTORAZIONE
È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

MARTEDÌ 11 AGOSTO 2020

IL SECOLO XIX

MILFA
LA RISTORAZIONE
È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXIV - NUMERO 190, 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

Turisti e paura del Covid: il fragile equilibrio dei sindaci a Ferragosto



Il cinema è tornato ieri sera nei Parchi di Nervi (foto Pambianchi) dopo 26 anni di assenza e il pubblico ha accolto l'iniziativa con entusiasmo

SERVIZI / PAGINE 8 E 9

TRE I PARLAMENTARI CHE HANNO PRESO I SOLDI DEL COVID. PROTESTANO I CONSIGLIERI COMUNALI: CON LA POLITICA NOI NON CAMPIAMO

Fico e i furbetti del bonus «Episodio che fa male ma no a campagne d'odio»

Il presidente della Camera: questi deputati non capiscono il valore del loro ruolo

IL COMMENTO

MASSIMILIANO PANARARI

UN MODELLO
TEDESCO
PER IL NORD

Si sta riaffacciando, duramente, la questione settentrionale. O, per meglio dire, la «doppia questione settentrionale». E non si tratta di un corso e ricorso della storia italiana post-Tangentopoli, perché rispetto alla questione settentrionale dei tempi dell'ascesa della Lega di Umberto Bossi assistiamo a un contesto profondamente differente. E a trasfigurare in maniera definitiva la nostra condizione collettiva è intervenuta negli ultimi mesi la pandemia, che sta modificando radicalmente pure le linee delle fratture politiche.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

La vicenda dei bonus Covid incassati da alcuni deputati (due leghisti e un grillino) agita i partiti anche in vista del referendum sul taglio dei parlamentari. Interviene il presidente della Camera Roberto Fico che in un'intervista parla di «episodio che fa male» ma lancia un appello a evitare campagne d'odio. E i consiglieri comunali che hanno chiesto il bonus protestano: «Non cambiamo con la politica».

GLI ARTICOLI / PAGINA 2 E 3

IL CASO

Ilario Lombardo

Raggi si ricandida
Orlando (Pd):
«Roma merita di più»

L'ARTICOLO / PAGINA 4

SEGNIDEI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

IL NUOVO RUOLO
DELLA FEDE
IN POLITICA

Quanto contano le religioni nella politica e negli stati del mondo attuale? Se è vero, come molti dati indicano, che stiamo assistendo in molti paesi a una ridotta partecipazione ai riti, che cresce quasi ovunque il numero di chi non si dichiara, o si dichiara solo tiepidamente, aderente a una fede, dovremmo immaginarci che la loro influenza fosse in progressivo declino. Eppure non è così: ci sono diversi paesi (e non solo nel mondo islamico) che riconoscono oggi alla religione un ruolo superiore al passato.

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Il patron del Leeds vuole il Genoa Ma Preziosi lo gela: «Buffonata»

Enrico Preziosi non crede all'offerta di Radrizzani

SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 42 E 43

AURUM 1962
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Finco omnia obvia - Tel. 1071 - 1072 - 1073 - 1074 - 1075

I DUE FIGLI IN CASERMA. L'UOMO, 62 ANNI, AVEVA IL DIVIETO DI AVVICINARSI A LORO PER VECCHI EPISODI DI VIOLENZA

Ucciso a colpi di martello, giallo a Genova

È stato ucciso a martellate. Il cadavere di un uomo di 62 anni, è stato trovato riverso a terra, ieri sera, intorno alle 22.30, in una casa di Genova Bolzaneto, in Valpolcevera. Le modalità del delitto sono apparse da subito chiare. Meno definito, in questo momento, l'autore del delitto. I sospetti della polizia si concentrano per ora sui due figli, di 28 e 20 anni, che erano nell'abitazione. Dalla pri-

ma ricostruzione, uno dei due giovani avrebbe chiamato la polizia dicendo «Venite, ho colpito mio padre». I due ragazzi sono stati portati in Questura e sono stati interrogati nella notte.

Il padre non avrebbe dovuto trovarsi in quella casa. Da tempo si comportava in modo violento con i due figli. Al punto che un provvedimento giudiziario gli aveva impo-

sto di non avvicinarsi all'abitazione dei due ragazzi. È probabile che questo divieto sia stato violato, ieri sera. E che, anche per questo, tra il padre e i due figli sia nata una discussione poi degenerata. L'ipotesi degli inquirenti è che uno dei due giovani abbia preso un martello e abbia colpito l'uomo, uccidendolo. Ma il giallo si potrà chiarire solo nelle prossime ore.

FORLEO E FREGATTI / PAGINA 10

ARENA ALVARO VILLAGE
mattarello
PASTORIA GENOVA
Pasta fresca, pane, focaccia, fatte in casa
COSTO MEDIO PER PRANZARE € 10
COSTO MEDIO PER CENARE € 18
Tutti i giorni nel menù
ANTIPASTI, PRIMI, SECONDI E DOLCI
Piazza H. Dunant, 44 - Tel. 010 9914386





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Super bonus
Fuori dai condomini niente agevolazione sulle parti comuni

Luca De Stefani
— a pagina 18

Economia circolare
Veicoli fuori uso, tracciati i pezzi di ricambio rimessi sul mercato

Paola Ficco
— a pagina 19



Banca Ifis
Il valore di crescere insieme.
bancaifis.it

FTSE MIB 19651,57 +0,69% | SPREAD BUND 10Y 151,90 +3,90 | €/S 1,1763 -0,46% | ORO FIXING 2044,50 +0,66% | **Indici&Numeri** → PAGINE 22-25

Banche Ue, il Covid costa 60 miliardi

CREEDITO

Studio della Goldman sugli accantonamenti degli istituti nel semestre

Le rettifiche prudenziali tre volte superiori a quelle dei primi sei mesi del 2019

Edizione chiusa in redazione alle 23

Secondo i calcoli di Goldman Sachs, sono 60 i miliardi di euro che le banche del Vecchio Continente hanno accantonato, nei primi sei mesi dell'anno, per fare fronte all'emergenza innescata dal Covid-19 e all'aumento delle sofferenze sui prestiti che occorrerà mettere in conto nei mesi a venire. Si tratta di una cifra destinata a crescere ancora, già 3 volte superiore a quanto messo da parte nello stesso periodo dello scorso anno.

Maximilian Cellino — a pag. 3

LA PARTITA NEL SALOTTO BUONO

Mediobanca, pronto l'ok Bce a salire fino al 20% del capitale Del Vecchio subito al 13-14%

Antonella Olivieri — a pag. 12

(nella foto, Leonardo del Vecchio)



L'INTERVISTA

Castagna (Banco Bpm): Intesa-Ubi cambia tutto

Alessandro Graziani — a pag. 2

L'ANALISI

PER IL CREDITO LA SOLUZIONE C'E'

di Marco Ferrando

La gravità della crisi economica innescata dalla pandemia è tale da ispirare naturalmente un paragone con

quella successiva al crack Lehman, che ebbe nelle banche dei crediti facili e rischiosi il suo epicentro.

— Continua a pagina 3

«Con i fondi europei ricerca green e digitale, più vicina all'industria»

L'INTERVISTA

GAETANO MANFREDI

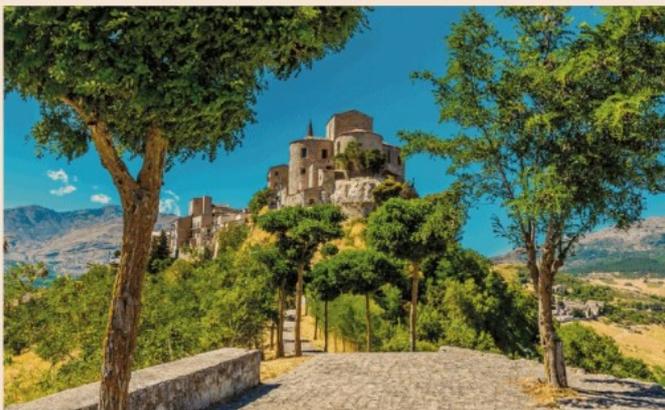


I temi strategici sono al centro delle linee guida del programma Nazionale della Ricerca 2021-2027. Ne parla il ministro dell'Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi, all'impatto

delle tecnologie digitali e la transizione green definiscono il carattere innovativo di tutto», dice il ministro. E ancora: «Occorre una riorganizzazione del rapporto tra ricerca e sviluppo industriale, per accorciare la catena tra la ricerca, l'innovazione, l'industrializzazione». Il tutto mentre si lancia una consultazione per coinvolgere la comunità scientifica nella programmazione della ricerca per i prossimi sette anni. E mentre si discute su come allocare le risorse che arriveranno col Recovery Fund, dal quale sono attesi tra i 5 e i 10 miliardi di investimenti in 3-4 anni.

Luca De Biase — a pag. 5

RAPPORTO FAO



Verde che avanza. Dal 2015 al 2020 la superficie boschiva in Italia è cresciuta del 2,9%. Nella foto il borgo di Petralia Sottana, nelle Madonie in Sicilia

Foreste italiane, crescono di 270mila ettari in 5 anni

Da secoli, l'Italia non ha mai avuto così tante foreste. Negli ultimi cinque anni le aree silvestri sono cresciute di 270mila ettari e coprono quasi il 40% del Paese. Entro il 2030 la crescita naturale si fermerà, e dovrà essere sostituita da una forestazione programmata. Effetto smart working: primi ritorni nelle aree disabitate. **Meoni e Ansdore** — a pag. 6

PANORAMA

L'ESPLOSIONE DI BEIRUT

Libano, il premier Diab si dimette e accusa: corrotti più forti dello Stato

Il governo libanese si è dimesso in seguito alle proteste di piazza per l'esplosione che martedì scorso ha devastato interi quartieri di Beirut. Lo ha annunciato ieri il primo ministro Hassan Diab, dopo che nel corso dei tre settimane si erano dimessi tre ministri ed era pronto a lasciare l'incarico anche il ministro delle Finanze, Ghazi Wazzani. Il disastro di martedì «è il risultato di una corruzione più forte dello Stato», ha detto il primo ministro Diab.

— a pagina 17



PARLA IL CEO DI COIMA
Manfredi Catella: «La pandemia ha modificato il modello di sviluppo del real estate»

Paola Dezza — a pag. 12

POLITICA

Roma, il sindaco Raggi: «Vado avanti, mi ricandido»

Il sindaco di Roma, Virginia Raggi ha annunciato ieri la sua ricandidatura alla guida della Capitale. «Vado avanti, mi ricandido», ha detto. L'annuncio è arrivato dopo l'incontro sia con Luigi Di Maio che con Alessandro Di Battista, che le hanno assicurato l'appoggio del Movimento 5 Stelle.

— a pagina 7

CALCIO E FINANZA

Lega Serie A, offerte vincolanti in arrivo

La data è il 25 agosto, giorno per il quale la Lega Serie A ha chiesto offerte vincolanti a soggetti finanziari per investimenti di minoranza nel diritto di voto del campionato italiano. Potrebbe essere l'inizio di un'era, con una gestione manageriale e finanziaria del business del calcio. Ma nella Lega Serie A non tutti sono d'accordo.

— a pagina 14

INCONTRO GOVERNO-REGIONI
Trasporto pubblico locale: 100% dei posti a settembre

A settembre il trasporto pubblico locale «tornerà alla fase pre-Covid». Lo ha assicurato il ministro per gli Affari regionali, Francesco Boccia durante la riunione Governo-Regioni. Ribadita la necessità che vista però un «coordinamento forte e una collaborazione massimale tra tutti».

— a pagina 7

SANITÀ

Dalla Bei arriva 1 miliardo per le terapie intensive

È stata siglata il 30 luglio la prima tranche da un miliardo dei due complessivi di finanziamenti della Bei destinati alla sanità. Il prestito finanziario è buona parte degli interventi previsti dal decreto Rilancio per la Sanità: a partire dal potenziamento delle terapie intensive.

— a pagina 7



Il valore di crescere insieme.



Di Agosto, previsti 400mila posti Sbloccati 4 miliardi per le Pmi

INCENTIVI

Sul piatto poco più di 1 miliardo per sei mesi di sgravi al 100%

Aiuti alle piccole imprese per investire in ambiente e innovazione tecnologica

Il Governo prova a rilanciare il capitolo assunzioni e mette in campo il nuovo incentivo per spingere l'occupazione stabile, contenuto nel Dl Agosto. La previsione è che

sei mesi di esonerazione al 100% dai contributi previdenziali, applicabili anche alle stabilizzazioni di rapporto a termine, possano creare 400mila nuovi posti di lavoro a tempo indeterminato. Intanto il ministro del Tesoro Roberto Quagliari ha firmato i decreti attuativi che attivano un plafond da quattro miliardi destinato a rafforzare il patrimonio delle piccole e medie imprese. Le misure sono previste dal Dl Rilancio. «Questo pacchetto è disegnato per le imprese che decidono di investire sul proprio rilancio, con un'attenzione particolare all'innovazione e all'ambiente», dice Quagliari.

Tucci e Fotina — a pag. 4

INIZIATIVA D'IMPRESA

Nasce la filiera made in Italy per produrre mascherine



Mascherine tutte made in Italy. Grazie a una macchina costruita in tempi record dalla Ima di Bologna, allo speciale tessuto della Ahlstrom di Torino e alla iniziativa di Chiros, azienda di Fossalta di Portogruaro. Il tutto certificato con il supporto tecnico di Confindustria Alto Adriatico. **Gatti** — a pag. 10

800 milioni

È il valore della commessa assegnata per l'alta velocità spagnola da Trenitalia, (gruppo IFS) per la fornitura di 23 convogli Frecciarossa, che verranno costruiti in Italia da Hitachi e Bombardier

Trasporti
Ferrovie dello Stato, commessa per i treni Frecciarossa della Spagna

Marco Morino — a pag. 8

UNINDUSTRIA

Il sistema Pordenone fa squadra di competenze

— Servizio a pagina 10



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 11 agosto 2020
Anno LXXVI - Numero 221 - € 1,20
Santa Chiara

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

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

LA RAGGI SI RICANDIDA

SI SALVI CHI PUÒ

Cinque anni di disastri non bastavano, Virginia vuole regalarsi un altro giro in Campidoglio «Lo faccio sennò tornano quelli di prima». C'è solo un problema: quelli di prima ora sono loro

DI MARCO GORRA

La maledizione del 2020 non accenna a placarsi. In aggiunta alle sciagure già capitate, arriva infatti la notizia della ricandidatura a sindaco di Roma di Virginia Raggi. Svanisce così quella flebile speranza alimentata qualche tempo fa da Beppe Grillo in persona con l'ormai celebre intermezzo circa i «romani gente de fogna» che «nun te meritano, Virgi». Niente da fare: a questa fogna la signora si è talmente affezionata che ora vuole farsi un altro giro sulla pianica di comando.

Che la sola idea di un Raggi-bis sia una iattura è evidente a chi negli ultimi quattro anni abbia trascorso anche solo qualche ora nella Capitale: assessori che cadono come birilli, amministrazione paralizzata, Municipi fuori controllo, opere bloccate, scandali a ripetizione, partecipate nel caos, rifiuti ovunque, verde pubblico diventato giungla e chi più ne ha più ne metta.

Ad avere un briciolo di senso della realtà, si concluderebbe che - dopo tanto exploit - ripresentarsi può non essere la migliore delle idee. Ma è cosa nota che senso della realtà e Movimento cinque stelle non vanno tanto d'accordo. E anzi i rapporti stanno peggiorando: nel dare l'annuncio ai consiglieri di maggioranza, la Raggi ha sottolineato di essersi risolta a sostenere il supremo sacrificio perché «non ci sto a far tornare quelli di prima». Il sospetto di essere nel frattempo diventata lei, quella di prima, non l'ha nemmeno sfiorata.

Detto ciò, resta il mistero sulle motivazioni di una scelta a prima vista incomprensibile: la cittadinanza non è entusiasta - eufemismo - dell'amministrazione a cinque stelle, i sondaggi adombrano scenari di tregenda col Movimento che non arriva nemmeno al ballottaggio, il centrodestra si frega le mani al pensiero di lucrare su una divisione che fatalmente investirà l'elettorato di sinistra. E allora perché farlo?

In attesa di chiarimenti, resta di dare conto di una teoria messa in giro a caldo dai soliti malpensanti, i quali notoriamente fanno peccato ma altrettanto notoriamente tendono ad azzeccarci. L'annuncio della ricandidatura sarebbe in realtà uno strumento della Raggi per mettere pressione sui vertici del partito onde convincerli a portarla al governo mediante nomina a sottosegretario: Virginia promossa, totem del doppio mandato intatto, partito con una grana in meno, possibilità di allearsi col Pd per il Campidoglio intatta, tutti contenti. Un senso ce l'ha, e per questa storia già non è poco.

DEFINIZIONE REDAZIONE

Di Mario e Magliaro alle pagine 2 e 3

Il Tempo di Osho



Mineo a pagina 6

Il sussidio-beffa da 40 cent La rivolta delle casalinghe contro l'elemosina di Conte

«Ho vinto io»; «No, io»

I giovani Pd sembrano i grandi Rissa e veleni sul congresso

a pagina 6

Parla il professor Ippolito

«Vaccino Covid facoltativo? Ecco perché è meglio così»



a pagina 9

TRIDICO DEVE CHIARIRE COME E PERCHÉ È NATA LA LISTA DEI POLITICI

Il vero scandalo è l'Inps: fuori la verità

DI FRANCESCO STORACE

I parlamentari pizzicati «I soldi li hanno presi in tre» Caccia grossa ai furbetti

Borriello a pagina 4

Meriterebbe i riflettori sparati in faccia, il presidente dell'Inps Pasquale Tridico, per essere interrogato come si deve. Perché se da una parte ci sono i cialtroni che si attaccano a seicento euro in Parlamento come nelle regioni, dall'altra ci sta lui, il diffusore nume-

ro uno delle notizie che squassano le istituzioni. Dice e non dice. Soffia e non spiega. Insozza e scappa.

L'Inps, a partire dal suo presidente, deve rispondere a molte domande. Anche perché quando si scoprirono i nomi degli ex brigatisti rossi percettori del reddito di cittadinanza, l'allora direttore (...) segue a pagina 5

la S TORACIATA
Istruzioni di governo su come poter ricevere un bonus. Anzitutto farsi eleggere.

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
Desidero segnalarvi oggi la storia di Gianfranco Gramola che è un trentino che ama perdutamente Roma e dice: «Adoro tutto di Roma: gli abitanti, la storia, i Vip, il clima, la gente comune e anche il loro umorismo, il dialetto e la loro cucina». Pensare che ha pubblicato 850 interviste: da Carlo Verdone a Enrico Vanzina ad Alberto Sordi. Sì, un personaggio interessante, anche perché da tempo non sentivo parlare di Roma con tanto entusiasmo. Virginia Raggi potrebbe farlo cittadino onorario della Capitale, anche se la Raggi, a onor del vero, ha problemi più urgenti da risolvere.





PROMO ESTATE
ABBONATI A ITALIA OGGI 1 MESE A SOLI € 9,90
ABBONATI SUBITO!
 classbonaventura.com/promoestate

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

Italia Oggi
 QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA
Gentleman
 IL BELLO E IL BEN FATTO
 IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

DECRETO AGOSTO
Rinviati i versamenti Irap per le imprese in perdita
 a pag. 32

Cessione a ostacoli sul 110%
La compensazione del credito d'imposta potrà essere effettuata nell'anno successivo. E l'importo non utilizzato andrà perso. Conferma del cessionario sempre necessaria

EDILIZIA
Niente superbonus per i lavori finiti fuori tempo massimo
 Mandolei a pag. 27

In caso di cessione della detrazione per gli interventi edilizi, la compensazione del credito di imposta potrà essere effettuata solo dall'1 gennaio dell'anno successivo. Inoltre, il cessionario dovrà comunque procedere alla conferma dell'opzione. In ogni caso, la quota dei crediti di imposta non utilizzati nell'anno non potrà essere riportata a nuovo, rimborsata od ulteriormente ceduta. È quanto emerge dal provvedimento attuativo dell'Agenzia delle entrate.

Libardi-Sironi a pag. 27

La scuola italiana è più scandalosa degli aspiranti autisti imbroglioni

di **PIERLUIGI MAGNASCHI**

L'Acotral, l'azienda pubblica regionale di trasporti nel Lazio, con una commendevole e tutt'altro che scontata decisione, ha previsto, nel bando per l'assunzione di autisti per i suoi mezzi, la conoscenza dell'inglese. Gli aspiranti al posto hanno unito alla domanda anche la documentazione relativa a corsi da loro fatti per acquisire la conoscenza, sia pure elementare, dell'inglese. Senonché sette su dieci iscritti, davanti a semplici quesiti formulati da un commissario madrelingua, hanno fatto scena muta. Per l'esattezza i furbetti sono stati 55 rispetto ai 71 candidati che si sono presentati alla

continua a pag. 8

SUSSIDIARIETA'
Lombardia, l'11% delle prestazioni sanitarie richieste da fuori regione
 Ferraro a pag. 7

I PROGETTI
Le accademie di design e moda puntano sugli studenti stranieri
 Pizzotta a pag. 17

IL DPCM SULL'EMERGENZA
Al via le crociere dal 15 agosto. No alle discoteche. Ok ai congressi
 Cerisano a pag. 33

Ha prevalso la scelta di differire i versamenti ad agosto, pagando la maggiorazione dello 0,4%
Imposte di luglio rinviate al 60%

Il 60% dei contribuenti non ha versato le imposte a luglio scegliendo di differire le imposte ad agosto pagandole con il versamento di una maggiorazione dello 0,40%. A fare i calcoli è il sottosegretario del ministero dell'Economia Alessio Villarojo rimasto l'unico a chiedere un intervento sui versamenti al legislatore: «I contribuenti che hanno effettuato i versamenti fiscali entro il termine del 30 luglio sono pari al 40% del numero complessivo dell'anno precedente».

Bartelli a pag. 30

DIRITTO & ROVESCIO

Nell'indifferenza di quasi tutti, come si se trattasse di una cosa trascurabile, stiamo passando gradualmente, con il governo Conte, da un regime parlamentare a un regime dispotico. Non essendo un allarmista per natura, né un estremista nei fatti, mi spiego aver scritto la parola dispotico che a mio avviso va manovrata con precauzione e cura come se fosse un esplosivo. Ma tale parola, pur con tutte le cautele, esprime la continua incoerenza democratica del sistema politico istituzionale italiano. Questa situazione è paradossale perché il governo di Giuseppe Conte è nato lo meglio, dice di essere nato per impedire che libere elezioni conferissero a Salvini i «pieni poteri» che in effetti il capo dei leghisti aveva invocato. Ma il risultato è che i pieni poteri (quelli veri) se li sta prendendo, precisamente, questo governo senza nemmeno chiedere il permesso a nessuno e tanto meno a noi cittadini.

MASCHIO (FEDERALBERGHI JESOLO) LANCIA L'ALLARME
I sussidi uccidono il lavoro: il turismo non trova addetti

Una spirale: il sussidio allontana dal lavoro e crea disoccupazione che richiede il sussidio. La denuncia è di Alberto Maschio, presidente dell'Associazione degli albergatori della città balneare di Jesolo. La stagione turistica si è ripresa dopo la débacle da Covid. Ma questa è l'amara riflessione di Maschio: «Nel momento clou di una stagione molto complicata si è aggiunta la difficoltà di reperire personale. Tant'è vero che il colloquio e poi ci dicono che preferiscono rimanere a casa, coperti da reddito di cittadinanza, bonus o altre forme di sostegno. Molti colleghi albergatori e ristoratori sono disperati: servono figure professionali per un totale che si attesta attorno al 30%».

Alberto Maschio
 Valentini a pag. 6

EFFETTO COVID
Turismo, vincono i marchi premium nazionali
 De Nolas a pag. 16

PARTNERSHIP
Intesa Sanpaolo diventa sponsor dell'Atalanta
 a pag. 17

MADE IN ITALY
Il Sigaro Toscano Duecento sbarca negli Stati Uniti
 Ferroni a pag. 16

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Emergenza Covid - Il dpcm con le nuove regole Superbonus 110% - La circolare e il provvedimento delle Entrate
10 ONLINE
Detrazioni energetiche - I decreti Misure su requisiti tecnici e asseverazioni

LINEA DURA
Madrid vieta l'uso dei cellulari a scuola: nelle aule, nei bagni e nei corridoi
 Mercuriali a pag. 13

G3 SOFTWARE
 L'evoluzione semplice

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

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

ASSISTENZA IN TEMPI CERTI » fornita da operatori con lunga esperienza maturata in uno studio
PREZZI CONTENUTI » vendita diretta online, nessun rappresentante, agente di zona o call center
PROVA GRATUITA » disponibile per tutti i software, versione completa senza alcuna limitazione

Scopri di più! » www.softwareg3.it

Con «Modello 730 e redditi 2020» a € 6,00 in più - con «Il 1198 e gli altri bonus nella cassa» a € 6,00 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 11 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



In Toscana braccio di ferro sulla mobilità

Tpl, firmato il contratto con il gestore unico
Gli sconfitti: «Inaudito»

Brogioni e Vetusti a pagina 12



Mossa della Regione Toscana

Sanità, la lista dei supermanager in... eredità

Caroppo a pagina 13



Troppi contagi, stretta sui confini

Aumentano i focolai in Europa. Belgio e Gran Bretagna vietano i viaggi in Catalogna. Ecco i paesi delle vacanze a rischio Gli anestesisti: ma i morti di oggi sono malati da mesi, situazione sotto controllo. Bonus Covid: l'Inps dica i nomi dei deputati Servizi da p. 3 a p. 6

Controlli per chi entra in Italia

La lotta al virus non si manda in vacanza

Beppe Boni

Abbiamo sofferto, ci siamo chiusi in casa, abbiamo provato rabbia, insofferenza, dolore per per chi non ce l'ha fatta, abbiamo imparato a difenderci e in qualche modo l'Italia, pur ammaccata e in difficoltà economica, non si è fatta travolgere dal virus. Il Paese non è guarito del tutto, ma vuole ripartire, ci prova pur nella confusione della politica che fa e disfa e nell'incertezza di medici e scienziati che guidano, nelle onde ancora pericolose, la nave Italia verso il porto sicuro dove ci attende il vaccino. Adesso però, schivata la valanga, rischiamo di scivolare su una buccia di banana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

CONTE APPARE IN PUBBLICO SEMPRE PIÙ SPESSO CON LA COMPAGNA OLIVIA È USCITA ALLO SCOPERTO DOPO DUE ANNI DIETRO LE QUINTE



Giuseppe Conte, 56 anni appena compiuti, con la compagna Olivia Paladino, 39

LA FIRST LADY

Ghidetti a pagina 9

DALLE CITTÀ

Firenze

San Lorenzo Monito di Betori «I fiorentini tornino in centro»

Fichera in Cronaca

Firenze

Bombe e sirene La Liberazione vista da un bimbo

Moschella in Cronaca

Firenze

Bello o impattante Il progetto Isozaki divide ancora

Mugnaini in Cronaca



Il ministro De Micheli rilancia l'idea

Tunnel sotto lo Stretto «Usiamo i soldi della Ue»

Troise a pagina 8



Manifestazioni e scontri a Beirut

Libano allo sbando Si dimette il governo

Farruggia a pagina 18



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

CREATINA, ARGININA, VITAMINE, BETA ALANINA, SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS

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° 189

Martedì 11 agosto 2020

In Italia € 1,50

Lo scandalo dei bonus “Mai più ai parlamentari”

Norma retroattiva del governo per far restituire i soldi anche a consiglieri regionali e sindaci delle grandi città
Nessuno dei 5 onorevoli esce allo scoperto. I 5S: rinunciate alla privacy. Indagine della Lega tra gli eletti

Raggi: mi ricandido a Roma. Dubbi dei grillini dopo il no del Pd

Sul caso furbetti in Parlamento il governo sta lavorando a una norma retroattiva per la restituzione dei fondi anche per consiglieri regionali e sindaci delle metropoli. E la caccia ai 5 deputati non si ferma: i 5S chiedono agli eletti di rinunciare alla privacy e la Lega avvia un'indagine interna.
di Cuzzocrea, d'Albergo, Ferro, Lopapa, Patucchi, Pucciarelli e Vitale
● da pagina 2 a pagina 6

Il punto

La qualità smarrita

di Stefano Folli

Possono essere cinque, tre o uno solo, di questo o quel colore politico: si vedrà. Hanno comunque gettato schizzi di fango sull'istituzione, il Parlamento, che rappresentano in nome del popolo italiano.
● a pagina 27

Come evitare gli abusi

La legge e il peccato

di Michele Ainis

La Casta non è casta, ha il cuore gonfio di peccati. Lo sapevamo già, adesso ne abbiamo la riprova. A girarsi indietro, tutta la storia repubblicana ci appare infatti punteggiata da una litania di scandali politici.
● a pagina 27

Le Regionali viste da vicino

Toscana, il palio della sinistra con il fantasma della caduta

di Claudio Tito
● a pagina 7

SCARPA



RUSH THE OUTDOOR EXPLORER.

SHOP ONLINE
SCARPA.NET

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Libano
Beirut, il premier si arrende
È la prima vittoria della rivolta



▲ La scritta nella zona dell'esplosione "il mio governo ha fatto questo"

di Vincenzo Nigro ● a pagina 12

Bielorussia

“Voto truffa di Lukashenko”
Scontri e sangue nelle strade



▲ La rivolta Un agente bielorusso accanto a una vittima degli incidenti

di Rosalba Castelletti ● a pagina 13

Hong Kong

Arrestato il magnate Jimmy Lai
l'editore che ha sfidato Pechino

di Filippo Santelli ● a pagina 14

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 - Regno Unito: GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

CON DVD Montalbano € 11,40

Virus

Tendopoli per le scuole
Manca l'intesa su bus e treni



I negazionisti puberali

di Massimo Recalcati

Marce negazioniste no-Covid si susseguono in diverse regioni del mondo mentre l'epidemia continua a seminare malattia e morte. L'appello alla libertà calpesta dal biopotere risuona come un mantra non solo tra le masse ma anche tra illustri intellettuali. Nelle adunate no-Covid esso si contorna, più o meno delirantemente, da motivi ideologici.

● a pagina 26
con un commento di **Fraioli** servizi di **Adinolfi, Dusi, Portolano, Venturi**
● alle pagine 8, 9 e 10

La mappa del Censis

Com'è piccola e lenta l'Italia digitale

di Riccardo Luna

Si fa presto a dire che l'Italia digitale è indietro. Che ci sono tante parti del Paese dove la rete veloce ancora non arriva. Che gran parte delle scuole non sono connesse.

● alle pagine 20 e 21
con un'intervista di **D'Alessandro**
● a pagina 21

NZ



Il tunnel dello Stretto Costerà 8 miliardi e collegherà Messina con Reggio Calabria

NICCOLÒ CARRATELLI - P. 8

Beirut Il premier si dimette "La corruzione divora lo Stato"

GIORDANO STABILE E FRANCESCA PACI - P. 15



Europa League Inter in semifinale Super Lukaku batte il Bayer 2-1

GIGI GARANZINI E LORENZO MARUCCI - P. 26



LA STAMPA



MARTEDÌ 11 AGOSTO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € IL ANNO 154 II N. 219 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZIONE 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

QUESTIONE SETTENTRIONALE

Conte apre al Nord sgravi all'Hi-Tech Martina avvisa il Pd: pensi a chi produce



BUFERA SUI PARLAMENTARI DEI 600 EURO. TRIDICO: PRONTO A RIFERIRE IN PARLAMENTO

"I furbetti chiedano scusa ma no a campagne d'odio"

Intervista a Fico: i deputati devono restituire subito il bonus incassato

Sono solo due leghisti e un grillino (non più cinque) i parlamentari che sono riusciti a incassare il bonus partite Iva da 600 euro. È quanto trapela dall'Inps, ma la caccia al nome è stata finora infruttuosa. In un'intervista a La Stampa, il presidente della Camera, Roberto Fico definisce lo scandalo dei furbetti del bonus come «un brutto episodio» ma dice no «a campagne d'odio».

BARONI, CAPURSO, MARTINI - PP. 2-3

IL COLLOQUIO

PARLA LA MINISTRA AZZOLINA

"Scuola, aule nei B&B? Decideranno i comuni"

FLAVIA AMABILE

«La mancanza di aule non è un tema nuovo né scandalizza che si studino soluzioni alternative, come i B&B». Lo dice la ministra Azzolina. - P. 11

IL CASO

LA SVOLTA DELLA SINDACA GRILLINA

Raggi: mi ricandido I Dem: non ci stiamo

ILARIO LOMBARDO

Ora gli occhi sono puntati sul Pd. Che farà dopo che Virginia Raggi ha confermato che si ricandiderà a sindaco di Roma? - P. 7 CAPURSO - P. 7

IL BLITZ DAVANTI A CASA

Insulti razzisti a donna di colore La scritta sul muro che offende Ivrea

ANDREA BUCCI



La frase choc - P. 12

L'ANALISI

LA SINISTRA E L'ALLEANZA CDU-CSU

UN MODELLO TEDESCO SOPRA IL PO

MASSIMILIANO PANARARI

Sista riaffacciando, duramente, la questione settentrionale. O, per meglio dire, la «doppia questione settentrionale» di cui hanno scritto domenica il direttore di La Stampa, Massimo Gianini, e ieri Massimo Cacciari. E non si tratta affatto di un eterno ritorno o di un corso e ricorso della storia italiana post-Tangentopoli, perché rispetto alla questione settentrionale dei tempi dell'ascesa della Lega di Umberto Bossi assistiamo a un contesto profondamente differente (con molta acqua che è passata sotto i ponti). E a trasfigurare in maniera definitiva la nostra condizione collettiva è intervenuta negli ultimi mesi la pandemia, che sta modificando radicalmente pure le linee delle fratture politiche.

SEQUELA PAGINA 21

IL REPORTAGE

La gioventù tradita della Bielorussia, dalla dissidenza alla rivolta



Minsk: proteste anche in motocicletta contro la contestata vittoria di Lukashenko alle presidenziali in Bielorussia

GIUSEPPE AGLIASTRO

Non si fermano le proteste anti-regime in Bielorussia. Ma neanche la repressione da parte della polizia. - P. 16

UNA RIVOLUZIONE GENERAZIONALE

ANNA ZAFESOVA

A Minsk si può venire arrestati perché si gira in bici. Perché si indossa una maglietta bianca o un braccialettino di pizzo bianco, come quelli sul polso destro di Svetlana Tikhonovskaya. - PP. 16-17

IL COMMENTO

TANTI EPISODI, DAL PIEMONTE A IMOLA

FERMIAMO L'ONDA NERA CHE CRESCE

KARIMA MOUAL

«V ia i negri e le negre». È questa l'ultima dedica, semplice e rozza, che questa volta ci arriva - aggiungendosi alla lunga lista degli atti di razzismo e intolleranza verso il diverso - da un'insospettabile provincia del Piemonte: Ivrea. Una cittadina che insieme ad altre nella Regione, sono il fiore all'occhiello per una comunità di immigrati stabile, di famiglie ormai integrate da almeno tre decenni, con una casa, un lavoro e figli ormai seconda generazione di nuovi italiani.

Li senti parlare con accento locale, anche se non dimenticano il paese di origine dei genitori per usi e costumi. Una su tutte è la comunità marocchina, numerosa e radicata.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ATTORE

Banderas: io, star fragile ci rivediamo dopo il Covid

FULVIA CAPRARA

La realtà è sempre più sorprendente della fantasia. Può succedere, al massimo, che l'arte riesca ad annunciarla, intuirne, sintetizzarla. Nel giorno di un compleanno cruciale Antonio Banderas, fresco sessantenne, annuncia di aver contratto il Covid. - P. 21



IL CAMPIONE

Paltrinieri: vi racconto il mio amore per il mare

GIULIA ZONCA

Più chilometri, più mare aperto, un orecchino che prima non c'era e «il 100% del divertimento ritrovato». Il nuovo Gregorio Paltrinieri si tuffa nel Sette Colli di Roma carico di un entusiasmo che la routine aveva appannato e che torna a galla. - P. 28



ARVAL STORE

Torino

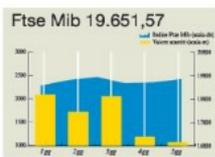
Corso Rosselli 236

#PASSAALNOLEGGIO

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI

011 1980 5100

arvalstore.it



BORSA +0,69% 1€ = \$1,1763

BORSE ESTERE	
Dow Jones	27.738 ▲
Nasdaq	10.943 ▲
S&P 500	3.204 ▲
Nikkei	32.306 ▼
Francfort	12.668 ▲
Zurigo	10.081 ▲
Londra	5.081 ▲
Parigi	4.910 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,1763 ▼

Twitter lancia la sfida a Microsoft e mette nel mirino TikTok

Mentre tra Usa e Cina sale la tensione per il caso Hong Kong, il gruppo Usa si unisce alla gara per rilevare il social di Pechino
Bussi e Zangrandi alle pagine 6 e 7



L'impegno green premia Salvatore Ferragamo

È il primo gruppo della moda a ottenere la certificazione Si Rating

Molynu in MF Fashion

Anno XXXIII n. 157
Martedì 11 Agosto 2020

€2,00 *Classeditori*



IN EDICOLA CON

DISPONIBILE ANCHE IN VERSIONE DIGITALE SU CLASSABBONAMENTI.COM E SUI PRINCIPALI STORE ONLINE

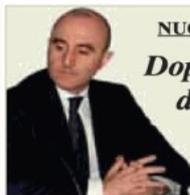
Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (P.120) + €3,00 - Con MF Magazine for Living n. 48 a €5,00 (P.120) + €3,00 - Con MF Fibra Design n. 420 a €1,20 + €3,00

GOLDEN POWER IL GOVERNO LITIGA SULLO SCUDO STATALE AL SALOTTO BUONO E RIPENSA LA NORMA

Pasticcio Mediobanca

Il dl Agosto non ancora in Gazzetta perché fa discutere la norma rivelata da MF
Bloccati anche i super-poteri Consob su Borsa spa. Lega e M5S per il riacquisto
Conte e Gualtieri decidono sulla blindatura di Piazzetta Cuccia e delle Generali

IN ARRIVO IL PIANO MCC PER CREARE LA BANCA DEL SUD INTORNO A POP BARI



NUOVA ASPITARGATA CDP

Dopo la rivolta dei soci di Atlantia è la volta di Allianz & C: il piano così non va

CALCIO

Il Leone e Popa mandano ko Juve e Roma a Piazza Affari

GIOVEDÌ ASTE PER OLTRE 5 MLD

Dopo 10 anni il Tesoro torna a collocare Btp anche a metà agosto Scuola, il piano Fabi



EUROVITA

Siamo specializzati nel ramo **VITA**

Grazie a una *esperienza finanziaria consolidata* e a *tecnologie innovative*, progettiamo con i nostri partner *soluzioni su misura* per il cliente.
Puntiamo all'eccellenza nella *gestione del capitale* per rendere concrete le *prospettive di investimento* di chi si affida a noi.

Visita il sito www.eurovita.it

Cassa Depositi e Prestiti supporta lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi

CDP insieme a Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi

Fabrizio Palermo, CDP: "Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese favorendone la ripresa" Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) hanno firmato un protocollo d' intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. CDP - che per la prima volta dopo il protocollo d' intesa con **Assoport** dello scorso giugno sigla un accordo con un' Autorità Portuale - supporterà Adspmam fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell' accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra CDP e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l' insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Inoltre, CDP valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell' Adspmam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. "Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa. CDP ci fornirà supporto tecnicoamministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi" ha dichiarato il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi. "Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. CDP assisterà, infatti, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l' obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell' ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa", ha dichiarato Fabrizio Palermo, Amministratore delegato di CDP. Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



Accordo con Cassa depositi e prestiti per sviluppo area colmata di Capo Bianco

Firmato un protocollo d'intesa con Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. Cassa depositi e prestiti - che per la prima volta dopo il protocollo d'intesa con **Assoport** dello scorso giugno sigla un accordo con un' Autorità Portuale - supporterà Adspmam fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l'esecuzione e lo sviluppo del Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell'accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell'approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra Cdp e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell'area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l'insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all'esecuzione, passando anche per la progettazione e l'affidamento dei lavori. Inoltre, Cdp valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell'Adspmam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. "Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell'economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa. Cdp ci fornirà supporto tecnico-amministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi" ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi. 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 . . . "Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. Cdp assisterà, infatti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l'obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell'ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell'economia italiana, favorendone la ripresa", ha dichiarato Fabrizio Palermo, Amministratore delegato di Cdp.



Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale insieme per lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi

Da CDP supporto tecnico-amministrativo per la realizzazione di iniziative strategiche per le aree portuali e le città. Tra gli interventi ci sono la riqualificazione del molo San Cataldo del porto di Bari e i lavori nell' area di Capo Bianco del porto di Brindisi Roma- Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) hanno firmato un protocollo d' intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. CDP - che per la prima volta dopo il protocollo d' intesa con **Assoporti** dello scorso giugno sigla un accordo con un' Autorità Portuale - supporterà Adspmam fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell' accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra CDP e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l' insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Inoltre, CDP valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell' Adspmam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. 'Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa. CDP ci fornirà supporto tecnico-amministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi' ha dichiarato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi. 'Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. CDP assisterà, infatti, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l' obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell' ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa', ha dichiarato Fabrizio Palermo, Amministratore delegato di CDP.



Porti, CDP sigla intesa con AdSP Mare Adriatico Meridionale per opere a Bari e Brindisi

(Teleborsa) - Cassa Depositi e Prestiti si attiva per lo sviluppo dei porti pugliesi di Bari e Brindisi e, dopo l' intesa siglata a giugno con **Assoporti**, firma un protocollo d' intesa con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) volto a rafforzare la cooperazione nella realizzazione delle infrastrutture delle due aree portuali e nello sviluppo delle città. CDP fornirà un supporto tecnico-amministrativo per la progettazione, l' esecuzione - compreso l' affidamento lavori - e lo sviluppo di infrastrutture strategiche nelle due aree portuali. Fra gli interventi previsti, la riqualificazione del molo San Cataldo , lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città a Bari . Per il porto di Brindisi , invece, la collaborazione ed i lavori riguarderanno in prevalenza l' area di Capo Bianco (ex British Gas) per renderla attrattiva all' insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. La Cassa inoltre valuterà anche eventuali richieste di finanziamento da parte dell' Autorità, individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. "Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa", dichiara il presidente dell' **AdSP** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi . "Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese", afferma Fabrizio Palermo , Amministratore delegato di CDP, ricordando che l' iniziativa favorirà anche lo sviluppo turistico e commerciale delle due città. "Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica - sottolinea - avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa". © RIPRODUZIONE RISERVATA.



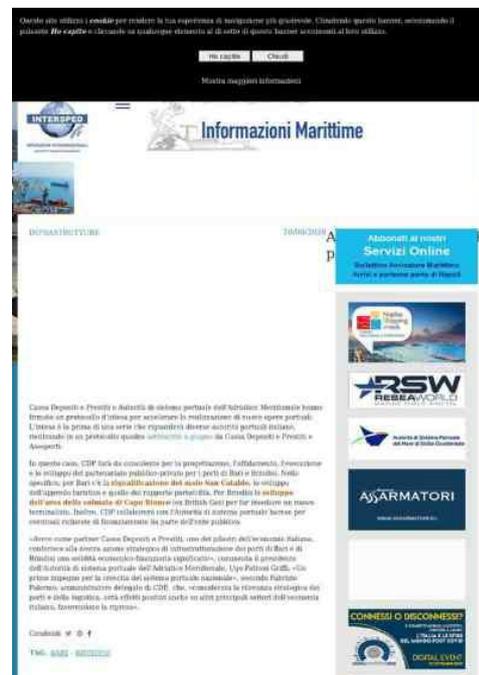
Informazioni Marittime

Primo Piano

Accordo Adsp-Cassa Depositi e Prestiti per potenziare i porti di Bari e Brindisi

L' istituto finanziario diventa consulente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale. L' intesa rientra in un accordo quadro con Assoport

Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale hanno firmato un protocollo d' intesa per accelerare la realizzazione di nuove opere portuali. L' intesa è la prima di una serie che riguarderà diverse autorità portuali italiane, rientrando in un protocollo quadro sottoscritto a giugno da Cassa Depositi e Prestiti e **Assoport**. In questo caso, CDP farà da consulente per la progettazione, l' affidamento, l' esecuzione e lo sviluppo del partenariato pubblico-privato per i porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, per Bari c' è la riqualificazione del molo San Cataldo , lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per Brindisi lo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) per far insediare un nuovo terminalista. Inoltre, CDP collaborerà con l' Autorità di sistema portuale barese per eventuali richieste di finanziamento da parte dell' ente pubblico. «Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativ», commenta il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. «Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale», secondo Fabrizio Palermo, amministratore delegato di CDP, che, «considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa».



Opere a Capo Bianco c'è un accordo

Protocollo tra Cassa Depositi e Prestiti e Authority per i porti di Brindisi e Bari

Un «acceleratore» per opere in cantiere nei porti di Brindisi e Bari. È questo il senso del protocollo d'intesa sottoscritto da Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam). L'accordo è volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. Cdp - che per la prima volta dopo il protocollo d'intesa con **Assoporti** dello scorso giugno sigla un accordo con un' Autorità Portuale - sup porterà Adspmam fornendo attività di consulenza tecnico - amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell' accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell' ap prodo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra Cdp e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l' insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Inoltre, Cdp valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell' **Adsp** mam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. «Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico - finanziaria significativa. Cdp ci fornirà supporto tecnico - amministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi» ha dichiarato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi. «Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. CDP assisterà, infatti, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l' obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell' ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa», ha detto Fabrizio Palermo, Amministratore delegato di Cdp.



Porti, CDP sigla intesa con AdSP Mare Adriatico Meridionale per opere a Bari e Brindisi

Cassa Depositi e Prestiti si attiva per lo sviluppo dei porti pugliesi di Bari e Brindisi e, dopo l'intesa siglata a giugno con Assoport, firma un protocollo d'intesa con l'Autorità di Sistema

10 agosto 2020 - 11.45 (Teleborsa) - Cassa Depositi e Prestiti si attiva per lo sviluppo dei porti pugliesi di Bari e Brindisi e, dopo l'intesa siglata a giugno con Assoport, firma un protocollo d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) volto a rafforzare la cooperazione nella realizzazione delle infrastrutture delle due aree portuali e nello sviluppo delle città. CDP fornirà un supporto tecnico-amministrativo per la progettazione, l'esecuzione - compreso l'affidamento lavori - e lo sviluppo di infrastrutture strategiche nelle due aree portuali. Fra gli interventi previsti, la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell'approdo turistico e quello del rapporto porto/città a Bari. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione ed i lavori riguarderanno in prevalenza l'area di Capo Bianco (ex British Gas) per renderla attrattiva all'insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. La Cassa inoltre valuterà anche eventuali richieste di finanziamento da parte dell'Autorità, individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. "Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell'economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa", dichiara il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. "Con la firma di questo primo accordo con un'Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese", afferma Fabrizio Palermo, Amministratore delegato di CDP, ricordando che l'iniziativa favorirà anche lo sviluppo turistico e commerciale delle due città. "Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica - sottolinea - avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell'economia italiana, favorendone la ripresa".



Porti, CDP sigla intesa con AdSP Mare Adriatico Meridionale per opere a Bari e Brindisi

La cassa contribuirà allo sviluppo strategico di opere infrastrutturali importantissime per il Mezzogiorno e per l'economia nazionale

Cassa Depositi e Prestiti si attiva per lo sviluppo dei porti pugliesi di Bari e Brindisi e, dopo l'intesa siglata a giugno con **Assoport**, firma un protocollo d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) volto a rafforzare la cooperazione nella realizzazione delle infrastrutture delle due aree portuali e nello sviluppo delle città. CDP fornirà un supporto tecnico-amministrativo per la progettazione, l'esecuzione - compreso l'affidamento lavori - e lo sviluppo di infrastrutture strategiche nelle due aree portuali. Fra gli interventi previsti, la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell'approdo turistico e quello del rapporto porto/città a Bari. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione ed i lavori riguarderanno in prevalenza l'area di Capo Bianco (ex British Gas) per renderla attrattiva all'insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. La Cassa inoltre valuterà anche eventuali richieste di finanziamento da parte dell'Autorità, individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. "Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell'economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa", dichiara il presidente dell'**AdSP** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. "Con la firma di questo primo accordo con un'Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese", afferma Fabrizio Palermo, Amministratore delegato di CDP, ricordando che l'iniziativa favorirà anche lo sviluppo turistico e commerciale delle due città. "Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica - sottolinea - avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell'economia italiana, favorendone la ripresa".



Sviluppo dei porti di Bari e Brindisi

Accordo tra Cdp e AdSp per la realizzazione di opere strategiche

Redazione

ROMA Per lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi, Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale (Adsp Mam) hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture nelle aree portuali. Cdp che per la prima volta dopo il protocollo d'intesa con Assoport di dello scorso Giugno sigla un accordo con un'Autorità di Sistema portuale supporterà AdSp Mam fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l'esecuzione e lo sviluppo del Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell'accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell'approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra Cdp e AdSp si focalizzerà sullo sviluppo dell'area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l'insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all'esecuzione, passando anche per la progettazione e l'affidamento dei lavori. Inoltre, Cdp valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell'AdSp Mam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell'economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa. CDP ci fornirà supporto tecnico-amministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi. Con la firma di questo primo accordo con un'Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. Cdp assisterà, infatti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l'obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell'ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell'economia italiana, favorendone la ripresa, ha dichiarato Fabrizio Palermo, amministratore delegato di Cdp.



Siglata intesa tra Cdp e AdSP Bari

Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) hanno firmato un protocollo d' intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. CDP - che per la prima volta dopo il protocollo d' intesa con **Assoporti** dello scorso giugno sigla un accordo con un' Autorità Portuale - supporterà Adspmam fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell' accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra CDP e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l' insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Inoltre, CDP valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell' Adspmam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento.

REDAZIONE PORT NEWS

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

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

30 Agosto 2020 - Bari
Porti e sviluppo
Siglata intesa tra Cdp e AdSP Bari
 di Redazione Port News

Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Assoporti) hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali.

Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all'esecuzione, passando anche per la progettazione e l'affidamento dei lavori.

Autore: Redazione Port News
Tags: Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica Navale, Coronavirus, Crociere, Cura del ferro, Diritto Europeo, Dazi, Commercio Estero, Europa, Gigantismo navale, GNL, Infrastrutture, Innovazione tecnologica, Logistica Portuale, Porto di Livorno, Porto di Piombino, Riforma portuale, Delrio, Riforme, Liquide, Riforme solide, Servizi, Shipping, Storia di Livorno, Terminali portuali, Traffici marittimi, Treghe

CDP e ASPMAM insieme per lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi

10/08/2020 Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale insieme per lo sviluppo dei porti di Bari e Brindisi Da CDP supporto tecnico-amministrativo per la realizzazione di iniziative strategiche per le aree portuali e le città. Tra gli interventi ci sono la riqualificazione del molo San Cataldo del porto di Bari e i lavori nell'area di Capo Bianco del porto di Brindisi Roma, 10 agosto 2020 Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. CDP che per la prima volta dopo il protocollo d'intesa con **Assoporti** dello scorso giugno sigla un accordo con un'Autorità Portuale supporterà Adspmam fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l'esecuzione e lo sviluppo del Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell'accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell'approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra CDP e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell'area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l'insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all'esecuzione, passando anche per la progettazione e l'affidamento dei lavori. Inoltre, CDP valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell'Adspmam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell'economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa. CDP ci fornirà supporto tecnico-amministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi. Con la firma di questo primo accordo con un'Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. CDP assisterà, infatti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l'obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell'ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell'economia italiana, favorendone la ripresa, ha dichiarato Fabrizio Palermo, Amministratore delegato di CDP.

Il cookie ti aiutano a migliorare i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie.



CDP e Authority insieme per lo sviluppo infrastrutturale dei porti di Bari e Brindisi

Roma - Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. CDP - che per la prima volta dopo il protocollo d'intesa con **Assoporti** dello scorso giugno sigla un accordo con un' Autorità Portuale - supporterà l' Authority fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del partenariato pubblico-privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi . Nello specifico, i progetti inseriti nell' accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra CDP e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l' insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. CDP , in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l' Autorità portuale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Inoltre, CDP valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell' Authority individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. ' Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa. CDP ci fornirà supporto tecnico-amministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi ', ha dichiarato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi . ' Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. CDP assisterà, infatti, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l' obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell' ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa ', ha concluso Fabrizio Palermo , amministratore delegato di CDP .

CDP e Authority insieme per lo sviluppo infrastrutturale dei porti di Bari e Brindisi
18 AGOSTO 2020 - Redazione

Roma - Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali.

CDP - che per la prima volta dopo il protocollo d'intesa con Assoporti dello scorso giugno sigla un accordo con un' Autorità Portuale - supporterà l' Authority fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del partenariato pubblico-privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi.

Nello specifico, i progetti inseriti nell' accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra CDP e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) al fine di renderla attrattiva per l' insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale.

CDP , in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l' Autorità portuale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori.

Inoltre, CDP valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell' Authority individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. ' Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa. CDP ci fornirà supporto tecnico-amministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi ', ha dichiarato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi . ' Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. CDP assisterà, infatti, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l' obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell' ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa ', ha concluso Fabrizio Palermo , amministratore delegato di CDP .

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

ISCRIVITI

Economia Trasporti

Porti, CDP sigla intesa con AdSP Mare Adriatico Meridionale per opere a Bari e Brindisi

La cassa contribuirà allo sviluppo strategico di opere infrastrutturali importantissime per il Mezzogiorno e per l'economia nazionale

(Teleborsa) - Cassa Depositi e Prestiti si attiva per lo sviluppo dei porti pugliesi di Bari e Brindisi e, dopo l'intesa siglata a giugno con **Assoporti**, firma un protocollo d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) volto a rafforzare la cooperazione nella realizzazione delle infrastrutture delle due aree portuali e nello sviluppo delle città. CDP fornirà un supporto tecnico-amministrativo per la progettazione, l'esecuzione - compreso l'affidamento lavori - e lo sviluppo di infrastrutture strategiche nelle due aree portuali. Fra gli interventi previsti, la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell'approdo turistico e quello del rapporto porto/città a Bari. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione ed i lavori riguarderanno in prevalenza l'area di Capo Bianco (ex British Gas) per renderla attrattiva all'insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. La Cassa inoltre valuterà anche eventuali richieste di finanziamento da parte dell'Autorità, individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. "Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell'economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa", dichiara il presidente dell'**AdSP** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. "Con la firma di questo primo accordo con un'Autorità Portuale, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese", afferma Fabrizio Palermo, Amministratore delegato di CDP, ricordando che l'iniziativa favorirà anche lo sviluppo turistico e commerciale delle due città. "Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica - sottolinea - avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell'economia italiana, favorendone la ripresa".



Accordo tra Cdp e i porti della Puglia adriatica

Roma - Cassa depositi e prestiti e Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. Cdp per la prima volta dopo il protocollo d'intesa con

Roma - Cassa depositi e prestiti e Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adspmam) hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. Cdp, che per la prima volta dopo il protocollo d'intesa con **Assoport** dello scorso giugno sigla un accordo con un' Autorità portuale, supporterà Adspmam fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del partenariato pubblico-privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell' accordo riguardano, per il porto di Bari: la riqualificazione del Molo San Cataldo, lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra Cdp e Autorità portuale si focalizzerà sullo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) per renderla attrattiva per l' insediamento di un operatore terminalista di primaria importanza internazionale. Cdp affiancherà l' Autorità di sistema portuale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Inoltre, Cdp valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell' Adspmam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento: «Avere come partner Cassa Depositi e Prestiti, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico-finanziaria significativa» spiega il presidente dell' Adspmam, Ugo Patroni Griffi. «Con la firma di questo primo accordo con un' Autorità portuale, Cassa depositi e prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese» aggiunge Fabrizio Palermo, amministratore delegato della Cdp. La Cassa assisterà infatti l' Adspmam «nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l' obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell' ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema portuale nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa» sottolineato Palermo.



L' Alfa e il Mega

MARCO CASALE

Non esiste vento favorevole per il marinaio che non sappia dove andare. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto conosce bene questa massima, e l' ha fatta sua al punto tale da averla voluta inserire nell' incipit del Piano Operativo Triennale 2020/2022 approvato pochi giorni fa in Comitato di Gestione alla presenza del sottosegretario Roberto Traversi. La prima fase di vita dell' Ente che Mario Mega presiede da fine ottobre si è di fatto conclusa con l' approvazione di questo importante documento e con la costituzione degli Organi di governance dell' AdSP. Ora comincia una nuova stagione, nella quale le valutazioni di merito saranno parametrare sulla reale capacità dell' AdSP di riuscire a realizzare tutte le iniziative previste nel POT. Che riguardano non solo le opere infrastrutturali prioritarie da realizzare ma anche il potenziamento e la riorganizzazione degli uffici, il rilancio del lavoro portuale, la programmazione strategica e l' aggiornamento di tutti i Piani Regolatori dei porti, oltre allo sviluppo delle ZES e alle politiche ambientali ed energetiche e l' integrazione con i territori. Intanto, fuori dai confini territoriali c' è tutto un fermento che agita le banchine portuali nazionali. Il commissariamento dell' AdSP di Venezia (con la nomina a commissario dell' ex presidente Pino Musolino) e il nuovo corso di Uirnet con la creazione della cabina di regia e la nomina a presidente di questo organismo del n.1 del porto di Trieste, Zeno D' Agostino, sono due eventi cui Mega guarda rispettivamente con sospetto e fiducioso interesse. «Quello che è successo a Venezia mette in luce le contraddizioni e le difficoltà che un presidente di Autorità Portuale deve superare per riuscire a fare bene il proprio lavoro» ammette Mega che sottolinea: «Ci troviamo a volte a dover pagare i danni per situazioni di difficoltà extra gestionale che non abbiamo contribuito a creare: è fondamentale curare i rapporti istituzionali con i rappresentanti degli Enti locali ma sarebbe anche opportuno rivedere certi automatismi sul commissariamento delle Autorità di Sistema». Il ragionamento di Mega è semplice: un presidente non dovrebbe perdere la guida dei porti di riferimento se alla base della mancata approvazione di un bilancio ci sono elementi di contrasto estranei agli stessi contenuti del rendiconto. «Quello del commissariamento rischia di diventare uno strumento improprio che danneggia l' operatività e l' efficienza di un Ente che peraltro è già molto controllato, tanto dai revisori dei conti quanto dalla stessa direzione generale del Ministero delle Infrastrutture». Il caso Musolino porta Mega a sviluppare riflessioni più ampie sulla legge 84/94: «Il presidente di Federlogistica , Luigi Merlo, non ha tutti i torti quando afferma che manca una spinta alla realizzazione della riforma Delrio. Evidentemente, permangono ancora problemi di tipo procedurale, amministrativo e gestionale che frenano l' attività delle nostre Autorità Portuali. Le novellata legge dei Porti ha completamente cambiato, e in meglio, il volto dei porti italiani, ma a distanza di anni occorre ora fare un nuovo tagliando, rivedere ciò che non va». Mega saluta invece positivamente il nuovo corso avviato da Uirnet , l' organismo di diritto pubblico e Soggetto Attuatore Unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione della PLND (Piattaforma Logistica Digitale Nazionale) - sistema ITS (Information Transportation System) progettato con l' obiettivo di armonizzare la catena logistica italiana. Sul finire dello scorso mese di luglio, il consiglio di amministrazione ha dato avvio alla creazione di una cabina di regia che avrà il compito di coadiuvare e supportare lo stesso CdA di UIRNet nelle attività di elaborazione e realizzazione del nuovo progetto di

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo



Piattaforma Logistica Digitale e Nazionale. Ne faranno parte tutti i delegati delle Confederazioni e Associazioni Nazionali, rappresentanti di categorie produttive, **Assoport** e UIR , interessati allo sviluppo e implementazione della PNL. «La spinta al cambiamento imposta dalla



Port News

Primo Piano

stessa Uirnet si è resa necessaria perché negli ultimi anni non sono stati prodotti grandi risultati. Sono convinto che questa nuova strategia, posta in essere con la nomina di Zeno D' Agostino a capo della cabina di regia, debba essere colta come un segnale positivo: tutto dipenderà da come saranno individuati i ruoli e i rapporti tra la PNL e i PCS portuali locali ma sono convinto che D' Agostino sarà dare un grande contributo a supporto di tutte le **AdSP**». Il presidente dei porti dello Stretto non manca infine di dire la sua sull' emendamento Gariglio al DI Rilancio che circoscrive in modo netto la possibilità per gli armatori di autoprodurre con personale di bordo le operazioni portuali, limitandola a limitati casi ben dettagliati. «Lo considero un intervento positivo: dobbiamo salvaguardare i lavoratori portuali perché rappresentano la ricchezza del porto. Certe attività devono essere preferibilmente svolte da chi lavora in porto. Solo così possiamo assicurare allo shipping servizi adeguati. La proposta sul campo è interessante perché ricostruisce un giusto equilibrio in banchine tra gli interessi armatoriali e quelli dei lavoratori».

Il Piccolo

Trieste

la svolta

Crociere, anche Costa sceglie Trieste come home port per i viaggi in Adriatico

Le tensioni e le incertezze di Venezia hanno pesato. Settembre alla Marittima per "Deliziosa", esordio nel weekend del 4-6

Massimo Greco Prima Msc, poi Costa. Così Trieste scalo di partenza, home port, fa il bis. Cento per cento di realizzazione. Costa ha smesso gli abiti amletici della recita adriatica e ieri mattina ha deciso: arriverci Venezia, il settembre crocieristico post-Covid sarà tutto triestino. Nel primo pomeriggio, quando è trapelata dopo la riunione del Comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica tenutasi nel capoluogo lagunare, la notizia era ancora ufficiosa ma la scelta sembrava irreversibile. Prudenza sulle altre coordinate di viaggio: è confermato che la nave sarà "Deliziosa", la prima toccata al molo Bersaglieri è prevista nel fine settimana del 4-6 settembre subito dopo "Magnifica Msc". Nessuna anticipazione sulle tappe della crociera nel versante orientale e su quanti movimenti (sbarchi/imbarchi/transiti) sono in programma alla Marittima triestina. Un risultato nient' affatto scontato per Trieste, che probabilmente incassa il provento delle incertezze (Marghera o Marittima?) e delle tensioni che agitano le acque lagunari. Un' indiretta conferma dell' orientamento assunto da Costa è emersa da una conferenza stampa tenuta dai lavoratori del terminal crociere veneziano, secondo i quali - riportano fonti di agenzia -

«preferire lo scalo a Trieste piuttosto che a Venezia non è accettabile perché mette a rischio oltre 4.000 lavoratori e migliaia di famiglie». Scriveranno al governo, alle istituzioni, ai candidati-sindaco (Venezia voterà il 20-21 settembre). Ma rimarcano l' effetto negativo che le minacce dei contestatori "no grandi navi" hanno giocato sulle scelte prese dalle compagnie cruise. "Deliziosa" è ormai una veterana della flotta Costa, inserita nel gruppo Carnival. La costruzione reca la firma del cantiere Fincantieri di Marghera, dove l' unità venne varata nel 2009 per essere battezzata a Dubai nel febbraio dell' anno successivo. Stazza 92.720 tonnellate lorde e si allunga per quasi 300 metri. Può ospitare oltre 2.800 passeggeri in 1.130 cabine anche se, in seguito alle misure anti-Covid, andrà verificata l' effettiva capienza consentita dal periodo. Ha compiuto tre volte il giro del mondo. Era stato segnalato un problema legato al Covid, per cui l' unità era bloccata a Civitavecchia, ma sembra risolto. Ancora due giorni fa fonti vicine alla compagnia sottolineavano come non si fosse deciso dove basare la crociera adriatica, se a Venezia o a Trieste. Sabato l' amministratore delegato Michael Thamm aveva anticipato, assai genericamente, che il calendario sarebbe stato reso noto nel giro di pochi giorni e che Costa stava valutando con le istituzioni preposte le modalità di "ripartenza" delle crociere. Quella tirrenica dovrebbe avere come **porto** di riferimento Savona. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, il grido degli operatori «Vogliamo lavorare con le navi»

L'appello: la politica trovi ora, una soluzione per il 2021. In molti senza sussidi

VENEZIA «Vogliamo lavorare». Lo ripetevano i marinai dei lancioni turistici fianco a fianco con i portabagagli, gli organizzatori di tour, le hostess e gli steward, ma anche gli addetti alla sicurezza, gli ormeggiatori, i magazzinieri, i tassisti e rappresentanti degli albergatori. Ieri mattina duecento di loro si sono riuniti per chiedere che le grandi navi non abbandonino Venezia, e che la politica trovi la quadra tra salvaguardia dell' ambiente e lavoro. Erano l' unico segno di vita nel piazzale della stazione Marittima deserta, uniti dalla rabbia per una stagione turistica azzoppata dall' acqua alta eccezionale e azzerata dall' emergenza sanitaria. «Non siamo qui per creare contrapposizione con i comitati contro le grandi navi (che avevano annunciato battaglia se le navi fossero tornate in laguna dopo il via libera del governo, ndr) - specifica Antonio Velleca della cooperativa Portabagagli - ma per salvaguardare il nostro lavoro. Nessuno vuole la distruzione di Venezia, siamo parte della città: siamo a favore di una soluzione che superi il passaggio davanti a San Marco. La stagione 2020 è persa ma c' è bisogno di una risposta della politica per non mettere a rischio anche la prossima». Il rischio è di trovarsi punto e capo con la questione delle navi davanti a San Marco nel 2021: «Siamo schiacciati tra il martello dei comitati del No e l' incudine di diktat inapplicabili del governo», lamenta l' operatore portuale Luca Pitteri. «Bisogna trovare un sistema transitorio per non escludere la Marittima: le navi si possono portare fuori dalla laguna ma è un progetto da fare a lungo termine». In sospeso la soluzione del passaggio nel canale dei Petroli, indicata tre anni fa dal Comitato e rimasta inapplicata, e assieme ad essa il destino di circa quattromila lavoratori, molti stagionali: «Senza crociere non si porta il pane in tavola», gridano. Qualcuno è in cassa integrazione, per altri la Naspi che ogni anno li traghetta attraverso i mesi invernali sta per terminare, altri ancora sono rimasti a bocca asciutta per tutto il periodo in cui infuriava il virus. «Non ho avuto diritto al bonus di 600 euro perché il codice Ateco della mia azienda non era compreso nella misura, così abbiamo scritto agli assessori regionali al Lavoro e al Turismo, a Brugnaro e a Baretta: nessuno ci ha risposto», assicura con le mani piene di email stampate Marino, da trent' anni al timone di lancioni turistici. La sua Naspi è finita un mese fa. «Nella mia situazione ci sono centinaia di persone», insiste. Rebecca, 27 anni, laureata in Relazioni internazionali, fino a novembre era una delle centinaia di hostess in servizio al terminal passeggeri. Ora non riesce a pagare l' affitto. «Un anno fa sono andata ad abitare da sola - racconta - ma ho dovuto chiedere aiuto alla mia famiglia, sto valutando se tornare a casa dei miei genitori». Come loro, tutti temono di vivere da spettatori non solo il giorno della ripartenza delle crociere, ma anche i mesi successivi. «Siamo molto preoccupati per il comparto portuale - afferma l' assessore allo Sviluppo economico Simone Venturini - ed è urgente che il governo sblocchi la situazione: la soluzione c' è, è il canale dei Petroli. Il tempo delle discussioni è finito. Lo abbiamo già detto a Conte in occasione delle prove del Mose e lo ribadiremo. Il governo faccia da garante con le compagnie, facendo capire che il ricatto dei comitati non può bloccare il porto, e metta al riparo i lavoratori con ammortizzatori sociali fino a marzo 2021».

Pierfrancesco Carcassi



Termoscan e sanificazioni ma non ci sono le crociere Spiraglio ottobre a Marghera

Mo. Zi.

VENEZIA Termoscan, sanificazioni, distanziamenti. Per Ferragosto sarà tutto pronto per lo sbarco in sicurezza dei crocieristi alla Marittima, ha deciso il Comitato per l'ordine pubblico e la sicurezza riunito in Prefettura. Ma non c'è nessuna nave all'orizzonte. Msc ha già scelto Trieste e Costa Crociere sta stendendo in queste ore il piano delle rotte per le proprie ammiraglie ma sembra aver deciso di evitare la laguna per agosto e settembre. E dire che il Cosp di ieri doveva decidere se inviare al governo il suggerimento di far arrivare le grandi navi a Marghera evitando il bacino di San Marco. Ma a meno di sorprese per ora è certo che non ci sarà nessuna crociera che approderà in Marittima durante questo mese. Forse qualcuno potrebbe arrivare ad ottobre proprio a Marghera, dove è ancora tutto da stabilire il piano per le eventuali «toccate». Il dato politico dello stallo di Venezia lo si ricava comparando quanto accade negli altri porti: Genova, Bari, Trieste, Napoli, si sono organizzate per fare da home port o **porto** di attracco per le pochissime navi da crociera (quattro) che nell'intero pianeta, salperanno nei prossimi giorni. Andranno in giro per il Mediterraneo, avvicinando solo scali italiani e percorrendo rotte che sono più un ufficio stampa della volontà di ripartenza, che altro. Venezia non è nella geografia, le compagnie preferiscono altri approdi dopo che la città si mostra respingente rispetto alla crocieristica e un giorno sì e uno pure è sulle testate internazionali a rappresentare i mali di un overtourism del quale le grandi navi rappresentano la frazione più vistosa con le proteste dei comitati. Gli armatori preferiscono porti più tranquilli: per Venezia se ne riparlerà forse a settembre, più probabilmente ad ottobre. E si porrà, allora, il tema di come attrezzare Marghera. «Al netto della necessità di una decisione governativa per far entrare le navi passeggeri dal canale dei Petroli e farle approdare a Marghera, abbiamo cominciato ad analizzare le necessità - spiega il prefetto Vittorio Zappalorto - Riguardano gli aspetti di safety e i passeggeri e la necessità di garantire la sicurezza rispetto a depositi pericolosi e fabbriche inquinanti». Il coordinamento, spetta all'Autorità Portuale. Se le compagnie vireranno su Venezia, si prevedono otto toccate ad ottobre. I rilevamenti su Marghera riguardano la sicurezza dello sbarco in piena zona industriale e le strutture nelle quali accogliere i passeggeri per il controllo della febbre ma anche dei bagagli in base alle norme di sicurezza antiterrorismo.



La società svizzera

Msc riparte con sei porti italiani, ma tra questi non c'è Venezia

IL CASO Msc Crociere, la compagnia fondata da Diego Aponte e da qualche anno a capitale interamente svizzero che serve Caraibi, Golfo, Sud Africa, Sud America, Asia e Mediterraneo, per l'Italia ha deciso di ripartire con sei porti: Genova, Trieste, Civitavecchia, Napoli, Bari e Palermo. Venezia, che è una delle sedi operative principali di Msc, non c'è, almeno fino a fine ottobre; idem per gli Stati Uniti e per l'Estremo Oriente. La compagnia spiega che per ridurre al minimo il contatto con altre persone, anche durante il viaggio per raggiungere il porto d'imbarco, ha dato la possibilità di inserire all'interno del biglietto anche il parcheggio in porto. Il nuovo protocollo operativo, inoltre, è stato sviluppato per tutelare la salute e la sicurezza degli ospiti, dell'equipaggio e delle comunità locali raggiunte dalle navi della Compagnia, soddisfacendo pienamente le prescrizioni dei principali organismi nazionali e internazionali. La Compagnia si è impegnata a garantire ogni aspetto del viaggio dei propri ospiti: dalla prenotazione all'imbarco, dallo svolgimento della vita di bordo al ritorno a casa. Nella fase iniziale di ripresa delle operazioni, le due navi Msc Crociere che opereranno in Mediterraneo per questa stagione estiva (l'ammiraglia Msc Grandiosa e Msc Magnifica) accoglieranno solo ospiti residenti nei Paesi Schengen. A chi aveva già prenotato per una delle crociere previste nel Mediterraneo, e cancellate fino al 31 ottobre, verrà offerto un voucher Future Cruise Credit (Fcc) e un credito da utilizzare a bordo fino a 400 euro, validi su qualsiasi nave con qualsiasi itinerario della flotta Msc fino a 18 mesi dalla data di emissione. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Crociere, l' ultimatum dei lavoratori del porto

In cinquecento addetti ieri a protestare in Marittima: «Ripartire a settembre» I portabagagli: «Non abbiamo niente da perdere, pronti ad azioni anche eclatanti»

MICHELE FULLIN

IL FRONTE DEL PORTO VENEZIA Lo sfondo dell' incontro è il bacino della Marittima come non lo si è mai visto: deserto, inoperoso, spettrale. Questo perché da molti mesi a questa parte non ci sono navi da crociera che ormeggiano a Venezia e solo ora si riescono a vedere e distinguere tutte le persone che lavorano attorno alla crocieristica. È vero che gli equipaggi delle navi sono quasi tutti stranieri e contrattualizzati secondo le norme dei più vantaggiosi paradisi fiscali, ma tutto il lavoro che si fa quando una nave attracca al porto è italiano al 100 per cento, per non dire veneziano. BASTA CON I GIOCHI Ieri mattina circa 500 persone hanno voluto prendere parte ad un incontro-assemblea per denunciare una situazione per loro non più sostenibile, per denunciare il silenzio assordante della politica sul loro futuro e soprattutto per minacciare che, se non si riprenderà a lavorare a causa delle inerzie politiche ad ogni livello, i 5mila lavoratori che gravitano attorno al porto diventeranno professionisti della protesta, pronti a tutto come un animale ferito che non ha più niente da perdere. «Non lavoriamo da nove mesi - ha detto Vladimiro Tommasini, presidente della cooperativa portabagagli - e ne abbiamo altrettanti di fronte. Ciò che chiediamo alla politica è di prendere posizione. Il Governo ha aperto alle crociere con un protocollo rigidissimo, una nave alla settimana e ciò che noi chiediamo è di tornare a lavorare. Non importa dove, ma le crociere devono tornare a fare ricco questo territorio e a restituire ai lavoratori portuali quella dignità che hanno perduto. Qui c' è gente che da mesi non ha più neppure la cassa integrazione né alcuna forma di reddito. Non ci piace pensare male - aggiunge - ma se c' è qualcuno sotto sotto che vuole vendere la crocieristica a qualche altra città, sappia che non lo permetteremo mai». LE CIFRE IN BALLO Con i portabagagli ci sono i rappresentanti di tutte le categorie che gravitano attorno al terminal crociera: servizi a mare, servizi a terra, taxi, noleggio con conducente, guide e accompagnatori. Ma anche rappresentanti dei gondolieri, degli albergatori, delle vetrerie di Murano, dei commercianti e degli esercenti. Questo perché le crociere danno da mangiare un po' a tutti. O meglio, davano. In una lettera inviata al Governo nazionale e locale, vengono ricostruiti alcuni numeri che danno un' idea della dimensione della partita. «L' economia del mare a Venezia - è stato detto - genera un impatto economico positivo non solo per la città ma per l' Italia di 410 milioni. A Venezia la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ogni anno raggiunge i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo le giornate in cui è presente anche solo una nave. La crocieristica ha coperto finora quasi il 3 per cento del prodotto dell' economia veneziana, mentre le attività portuali della città contribuiscono per il 20 per cento al Pil di Venezia». Tutto questo adesso è pari a zero. PRONTI AD AZIONI ECLATANTI «Noi ci aspettiamo una risposta per i primi di settembre - ha proseguito Tommasini - e se nessuno ci darà ascolto, ci difenderemo da soli, perché in questo periodo, da qua ad aprile 2021, non abbiamo lavoro e protesteremo di mestiere. Ribadisco che qui non ci sono aziende, ma solo lavoratori, gente che vive del proprio lavoro. Prenderemo in considerazione anche manifestazioni



Il Gazzettino

Venezia

eclatanti, perché siamo alla disperazione. Tra noi ci sono cento ragazzi stagionali che da mesi non hanno alcun reddito. Zero. E con questo ho detto tutto». I portuali incassano anche la solidarietà dei sindacati. Tra loro, Marino De Terlizzi, della Filt Cgil. «Bisogna mettere fine all' inerzia di questi ultimi otto anni - ha attaccato - ora che il Governo ha deciso di far ripartire le crociere bisogna una trovare soluzione compatibile e ridare dignità a questi lavoratori». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Crociere, sblocco a metà: forse a settembre torna la Costa

TURISMO MESTRE Mentre Msc, la compagnia crocieristica fondata da Diego Aponte e da qualche anno a capitale interamente svizzero che serve ogni angolo del mondo, per l'Italia ha deciso di ripartire con sei porti, Genova, Trieste, Civitavecchia, Napoli, Bari e Palermo, escludendo quindi Venezia almeno fino al 21 ottobre, a Venezia ieri il Comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico ha detto che le navi potranno entrare in laguna ma non dove dovranno ormeggiare. Lo stabilirà di volta in volta, ad ogni richiesta di una compagnia, e potrà consentire l'approdo alla storica stazione Marittima, attrezzata di tutto punto anche per le sanificazioni contro il Covid, oppure a **Porto Marghera**, ad uno dei terminal commerciali che trattano anche carbone e altre rinfuse varie.

Non il massimo per la sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi ma il ministero dei Trasporti ha chiesto alla Prefettura di individuare degli approdi alternativi alla Marittima per evitare il transito delle navi bianche per il bacino di San Marco, imposizione già prevista dal decreto Clini-Passera del 2012 ma mai applicata perché in questi otto anni nessun Governo è stato in grado di trovare un'alternativa a quel percorso. Il prefetto ha tenuta aperta l'ipotesi

Marghera perché il ministero dei Trasporti gli aveva detto di indicare soluzioni alternative al passaggio per il bacino di San Marco; la Capitaneria di **porto** non ha espresso un parere definitivo; tutti gli altri, operatori, istituzioni e Autorità portuale sono per la Marittima e per il transito davanti a San Marco. Non in spregio al decreto Clini-Passera ma semplicemente perché pensare di far attraccare le navi bianche alle banchine dei terminal commerciali di Marghera, in questa fase di Covid ancora presente, non è il massimo per la sicurezza. Se ci si aggiunge che per quest'anno le navi da crociera saranno davvero poche, forse con qualche nave Costa da settembre e altre unità più piccole, gli operatori portuali hanno sostenuto che sia meglio continuare ad utilizzare la Marittima, che è perfettamente attrezzata anche per garantire la sanificazione, e nel frattempo i tecnici avranno il tempo di studiare la soluzione definitiva per evitare il bacino di San Marco, sperando che sia la volta buona e che non si perdano, invece, altri anni oltre agli otto già buttati al vento. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Costa Crociere, niente navi a Venezia se ne riparlerà per la stagione 2021

Dopo Msc, seconda rinuncia nel giro di pochi giorni. Le due compagnie hanno preferito il porto di Trieste alla laguna

Carlo Mion Anche Costa Crociere, dopo Msc, rinuncia a Venezia. La stagione delle crociere, mai iniziata colpa la pandemia da Covid19, finisce nel giorno in cui i lavoratori legati al sistema crocieristico chiedono al Governo Conte di far ripartire la stagione anche a Venezia. Finisce per scelta delle compagnie che nelle prossime settimane useranno, nell' alto Adriatico, come **porto** di riferimento quello di Trieste. La sorpresa La decisione è stata comunicata ieri mattina in sede di Comitato Provinciale per l' ordine e la sicurezza pubblica. Il Cosp allargato ad Autorità portuale, Vtp, Città Metropolitana e altri enti che operano in **porto** doveva decidere se inviare il suggerimento al Governo di far arrivare, a settembre, considerato il numero esiguo di "toccate" le navi a Marghera attraverso Malamocco e il canale dei Petroli. Quindi non facendole passare in bacino e davanti a San Marco che è il valore aggiunto di una crociera a Venezia. E da qui con varie imbarcazioni portare i passeggeri alla marittima. Per settembre erano previste solo navi di Costa, in quanto Msc aveva già deciso di rinunciare a Venezia almeno fino alla fine del 2020. A questo punto il "suggerimento" non è stato inviato al Governo. Il Cosp ha chiesto, infine, alla Regione di mettere a punto un protocollo anticovid da destinare alle navi da crociera per la sicurezza sanitaria del **porto**. Deliziosa Sarà Deliziosa la grande nave di Costa che a settembre solcherà l' Alto Adriatico. Doveva arrivare a Venezia in questo fine settimana ma ha avuto problemi di quarantena dell' equipaggio in seguito al contagio di due componenti dell' equipaggio positivi al tampone e per ora non tutto è stato risolto. È prevista a Trieste nel primo weekend di settembre. A Trieste Msc e Costa sono proprietarie del 20%, ciascuna, del terminal passeggeri. Ci sono già idee per destinare alcune zone del **porto** alle crociere. pandemia e richiesta danni Circa 850 passeggeri francesi che erano a bordo della Costa Magica che a marzo era stata respinta da vari porti in piena emergenza coronavirus, hanno presentato una class action a Parigi con l' accusa tra l' altro di omicidio colposo, contro Costa Crociere. Nella class action, che include le denunce dei familiari di tre passeggeri deceduti a causa del virus, si accusa il colosso crocieristico «di negligenza e comportamenti scorretti» durante il viaggio. Dal 6 al 13 marzo alla nave è stato rifiutato l' attracco nella maggior parte delle isole caraibiche. L' avvocato che ha promosso l' azione legale ha criticato le misure antivirus «estremamente leggere» sulla nave. I passeggeri non sarebbero stati adeguatamente informati dal personale dell' emergenza sanitaria. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ASSARMATORI

«Provvedimenti specifici per l' economia del mare»

Il presidente dell' associazione degli armatori italiani plaude alle decisioni prese dal governo per rilanciare l' economia marittima

Assarmatori, l' associazione degli armatori italiani, fa la pace con il Governo ed esprime la sua «forte gratitudine dopo la conferma dell' inserimento nel cosiddetto Decreto agosto di provvedimenti specifici a favore dei trasporti di cabotaggio minore e combinati passeggeri e merci, attraverso l' estensione dei benefici sino a oggi riconosciuti solo al Registro Internazionale e per il cabotaggio minore; inoltre l' istituzione di un Fondo compensativo per i danni causati dal Covid per il settore dei traghetti, di una data di ripartenza per le crociere». «Per tutti questi mesi, in stretto coordinamento con Confrasporto» dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori «abbiamo mantenuto un' interlocuzione continua con il Ministero e con le altre Istituzioni del mondo marittimo, in primo luogo con il Comando generale delle Capitanerie di **Porto**, un confronto franco e talvolta dialettico, ma sempre costruttivo, i cui risultati si vedono ora». «Fra i settori da rilanciare» ha sottolineato Messina «figurano di certo le crociere per le quali è stata individuata nel 15 agosto la data per una possibile ripartenza. È un primo passaggio importante, che non risolve tutti i problemi, ma si muove nella direzione giusta». Per il cabotaggio minore, in particolare, Assarmatori, ha condotto una vera e propria crociata, ottenendo dal Governo una misura che, dal primo agosto 2020 a fine anno, estende i benefici anche alle compagnie e alle navi che garantiscono l' efficienza e la competitività dei trasporti marittimi locali. È stato anche istituito un Fondo finalizzato a salvaguardare occupazione e competitività dei servizi passeggeri e merci sul lungo raggio con una dotazione iniziale di 50 milioni. --



Fase 3: lavoratori Crociere Venezia, chiediamo certezza

(ANSA) - **VENEZIA**, 10 AGO - Oltre 200 lavoratori portuali del settore crocieristico di **Venezia** hanno partecipato questa mattina ad una manifestazione davanti alla Stazione Marittima per denunciare la situazione di incertezza lavorativa legata al blocco del settore per l' emergenza Coronavirus. Portabagagli, tassisti, addetti ai terminal, hostess e steward, piloti e ormeggiatori, addetti al carico delle provviste di bordo e operatori commerciali, alcuni dei profili professionali, in cassa integrazione e preoccupati per ciò che accadrà nei prossimi mesi. Alcuni di loro hanno raccontato la propria esperienza, le difficoltà iniziate a novembre con l' acqua alta eccezionale e successivamente a causa dell' emergenza sanitaria. Secondo il Dpcm si prevede la ripartenza delle navi da crociera dal 15 agosto, ma gli operatori temono che a **Venezia** se ne riparlerà solo dal prossimo anno. Presenti anche una parte dei lavoratori gli stagionali che da alcuni mesi non percepiscono più la Naspi. Affrontato anche l' annoso problema del passaggio delle grandi navi a **Venezia**. "Le navi da crociera - hanno detto i lavoratori - sono un asset importante per **Venezia**. Non vogliamo essere demonizzati, chiediamo solo di lavorare. Il **Porto di Venezia** è essenziale per la nostra economia: serve una soluzione compatibile per far tornare queste famiglie a lavorare e ridare loro dignità, chiediamo certezze".

(ANSA).



Il Nautilus

Venezia

LAVORATORI PORTUALI TERMINAL CROCIERE: FATE RIPARTIRE LE CROCIERE SUBITO ANCHE A VENEZIA

SCEGLIETE CON URGENZA LA SOLUZIONE DEFINITIVA PER ASSICURARE LA STAGIONE 2021 I lavoratori scrivono al Governo, alle Istituzioni locali e ai candidati per creare le condizioni per far ripartire subito le crociere anche a Venezia e per scegliere al più presto una soluzione che ovvi il passaggio a San Marco gestendo al contempo la transizione per assicurare un futuro agli oltre 4000 lavoratori e alle loro famiglie.

'Anche noi votiamo, non chiediamo sussidi ma che ci venga assicurata la dignità del nostro lavoro e riconosciuta l' eccellenza che nel mondo ci invidiano' Venezia- Si è tenuta oggi al Piazzale Isonzo della Stazione Marittima di Venezia una conferenza stampa cui hanno preso parte i lavoratori delle imprese portuali che operano con e per le crociere oggi per la maggior parte in cassaintegrazione, che hanno voluto far sentire la propria voce davanti a quello che è stato definito 'un silenzio assordante della politica e delle istituzioni'. Nel corso della mattinata hanno preso la parola alcuni dei rappresentanti dei lavoratori per far presente che, nonostante sia giunto da Roma il via libera alla crocieristica, la città di Venezia rischia di restare tagliata fuori dalla ripresa delle crociere per non aver saputo dare una pronta risposta al settore che da oltre 10 anni chiede una soluzione alternativa per far giungere le navi e i crocieristi in città. Una soluzione che, spesso si dimentica, garantirebbe il mantenimento del 'home Port a Venezia e con esso tutta l' economia di fornitura, i posti di lavoro e i servizi collegati alle navi. I partecipanti, che si sono dichiarati unanimemente a favore di una soluzione alternativa che ovvi il passaggio davanti a San Marco, hanno sottolineato la necessità che la politica e le istituzioni diano una risposta chiara e immediata per consentire alle crociere di tornare a Venezia in piena sicurezza e di non mettere così a rischio anche la stagione 2021, dopo che la stagione 2020 sembra irrimediabilmente perduta. Le mancate decisioni della politica unite alle dichiarazioni e alle minacce di manifestazioni e tafferugli da parte dei comitati del 'no' hanno infatti allontanato le compagnie che stanno lentamente ricominciando a viaggiare con il benessere del Governo e con protocolli di sicurezza anti-Covid molto severi. La scelta di preferire lo scalo Trieste piuttosto che a Venezia non è accettabile perché mette a rischio oltre 4000 lavoratori e migliaia di famiglie il cui futuro oggi è quantomai incerto. Gli ammortizzatori sociali concessi dallo Stato per far fronte all' avvento della pandemia stanno per terminare ma i lavoratori hanno chiaramente sottolineato che oggi a Venezia è in gioco non solo un comparto rilevante per l' economia locale ma soprattutto la dignità dei lavoratori che non chiedono di ricevere sussidi o 'adeguato welfare', come da alcuni paventato, ma vogliono poter contare sul loro posto di lavoro e sul loro stipendio guadagnato onestamente. Mettere in discussione la crocieristica a Venezia non è una semplice questione ambientale o di immagine, non si può giocare con il futuro dei lavoratori e delle famiglie che fino ad oggi sono rimaste in silenzio attendendo una decisione ma che oggi - davanti alla possibilità di occupazione zero - lanciano da un terminal silenzioso e inoperoso un grido di allarme e preoccupazione che non si esclude possa sfociare in ulteriori manifestazioni nelle prossime settimane. Manifestazioni che, sempre nel rispetto della sicurezza e con il garbo che ha contraddistinto i lavoratori portuali in questi anni, mirano a portare all' attenzione de Governo, della politica locale e dei candidati alle prossime elezioni regionali e cittadine, un dissenso e una preoccupazione che non è più sostenibile. Il rischio, hanno ribadito, è quello di gettare a mare un intero settore produttivo, florido e sempre più sostenibile, per la



paura di decidere. I lavoratori ritengono infatti che non solo vada identificata una soluzione tra i progetti presentati su cui vi è maggiore convergenza istituzionale che rappresentano una alternativa concreta al passaggio davanti a San Marco ma che questo vada fatto velocemente e studiando contestualmente



Il Nautilus

Venezia

tutte le misure necessarie per agevolare la transizione salvaguardando il traffico e la relativa occupazione. Non è più dunque un semplice appello ma una vera necessità per non mettere a rischio il futuro di una parte importante della città, della sua economia e di un importante bacino di votanti che non si accontentano più proclami ma pretendono soluzioni concrete e certezze per il futuro. L' appello di oggi è solo l' inizio di un percorso che vedrà la nascita di un tavolo permanente dei lavoratori e delle imprese portuali che mira a sostenere un futuro compatibile e sostenibile per la crocieristica e lottare - tutti assieme - per assicurare un futuro alle famiglie coinvolte da questa assurda situazione. Il tavolo è aperto alla partecipazione di tutti i lavoratori portuali nella convinzione che la prima fonte di occupazione e reddito del Veneto che conta oltre 22 mila occupati, il Porto, sia un bene da salvaguardare, rilanciare e potenziare e non debba essere mai messo in discussione per la paura di decidere o il timore di un confronto. Fino ad oggi sono state ascoltate le voci di molti è ora che anche il Porto faccia sentire la sua, una voce di esperti e conoscitori del settore una voce, quella dei lavoratori portuali, che ha contribuito a rendere grande Venezia nei secoli. Nel corso della mattinata, sono stati ricordati alcuni dati provenienti dai più recenti studi condotti da importanti centri di ricerca, riconosciuti a livello internazionale, che certificano che l' economia del mare a Venezia genera un impatto economico positivo non solo per la città ma per tutta l' Italia pari a 410 milioni di euro, creando più di 7mila posti di lavoro stabili. Nella nostra città, la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ogni anno raggiunge i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. Con i suoi 1,41 milioni di passeggeri, la crocieristica ha coperto quasi il 3% del Pil dell' economia di Venezia. Ma è necessario andare oltre l' occupazione e le attività dirette ma vanno considerate anche le attività dell' indotto che, come tutti, stanno soffrendo del calo delle presenze e non possono contare sullo stesso giro d' affari pre-pandemia. Venezia vanta una produzione pari a 5,6 miliardi di euro (dati Istat 2015 elaborati dalla Cgia di Mestre). Per un quinto è merito dell' area portuale della città, comprese le attività di crociera e quindi di transito di turisti. Le attività economiche presenti sulla terraferma e nella città insulare generano quasi 1,1 miliardi, ascrivibili al settore dei trasporti/magazzinaggio. Poco meno del 20% della ricchezza comunale, quindi, è 'generato' dal porto commerciale e dalle attività collegate a questo settore. Si tratta di dati rilevanti che la miopia nel non voler trovare una soluzione sostenibile per la crocieristica mette a rischio. Non si tratta quindi di ascoltare la voce dei lavoratori portuali del settore crociere che oggi prendono una posizione ma di ascoltare anche tutti gli altri lavoratori e imprenditori dell' indotto che in assenza di soluzioni concrete potranno intravedere davanti a loro solo un destino a tinte fosche. Infine i lavoratori hanno annunciato che se Costa Crociere confermerà la scelta di tornare a Venezia per la stagione 2020 con una nave, i lavoratori saranno pronti ad accoglierla ed a offrire alla compagnia e ai passeggeri il miglior servizio possibile che ha sempre contraddistinto il Porto Crociere di Venezia e le migliori misure di sicurezza anti Covid,. Lo stesso varrà per tutte le compagnie che vorranno tornare e aiutare così Venezia a garantire un futuro ai lavoratori e alle famiglie. Lettera aperta inviata al Governo e alle Istituzioni Locali III.mo Sig. Presidente del Consiglio Avv. Giuseppe Conte III.mo Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Dott.ssa Paola De Micheli III.mo Sig. Ministro dell' Ambiente Dott. Sergio Costa III.mo Sig. Ministro dello Sviluppo Economico Ing. Stefano Patuanelli III.mo Sig. Ministro per i Beni e Attività Culturali e del Turismo Avv. Dario Franceschini III.mo Sig. Presidente della Regione Veneto Dott. Luca Zaia III.mo Sig. Sindaco di Venezia Dott. Luigi Brugnaro Gentili Candidati alle elezioni regionali del Veneto e del Comune di Venezia E p.c. III.mo Sig. Prefetto di Venezia Dott. Vittorio Zappalorto III.mo Sig. Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Altro Adriatico Settentrionale Dott. **Pino Musolino** III.mo Sig. Comandante della Capitaneria di Porto di Venezia CA (CP) Piero Pellizzari Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia Affidiamo a Voi tutti questa nostra accorata lettera affinché nelle scelte che auspichiamo prenderete per il futuro della crocieristica a Venezia possiate

tenere conto anche delle istanze degli oltre 4000 lavoratori del settore e delle loro famiglie. Oggi questi lavoratori sono per lo più in cassintegrazione sulla base agli ammortizzatori sociali previsti dal Governo per affrontare la pandemia Covid-19. Questi ammortizzatori finiranno presto e noi lavoratori



Il Nautilus

Venezia

ne siamo ben lieti, se solo potessimo intravedere davanti a noi un futuro solido grazie alla ripresa della crocieristica. Sappiamo che avete impiegato tempo e risorse per consentire alle Compagnie di ripartire in sicurezza, Vi chiediamo la stessa determinazione nel prendere una decisione per la crocieristica a Venezia garantendo un adeguato periodo di transizione che salvaguardi i traffici e l'occupazione ad essa collegati. Non vogliamo entrare nel merito della scelta ideale che non ci compete, ma vogliamo che sia solo definitiva e che si arrivi ad essa in tempi rapidi. Non vogliamo sussidi o ammortizzatori sociali, vogliamo continuare a fare il nostro lavoro al meglio per garantire un futuro sostenibile alla nostra città e un futuro solido alle nostre famiglie. In questi anni abbiamo deciso di parlare poco e di restare al nostro posto, ma la situazione oggi vede due situazioni contrapposte: l'assoluta indecisione politica aggravata dalla crisi dovuta al Covid-19 che ha azzerato i traffici e l'ostilità dei Comitati del 'no'. Tutto questo non è più sostenibile e riteniamo che il combinato disposto da questa situazione si sia spinto fino a condizionare le scelte del mercato che preferisce scalare altri porti alternativi al nostro, non sulla scorta dell'impossibilità di accedere alle nostre banchine ma per il silenzio della politica e per le ingiustificate minacce che troviamo inaccettabili. Tutti assieme rappresentiamo un comparto che per Venezia è essenziale per la crescita economica e sociale, un settore - quello dell'economia del mare - sul quale da sempre Venezia e il suo hinterland hanno potuto contare, sin dalle sue origini. Ma un comparto quello della portualità veneziana sotto attacco da troppo tempo nel suo complesso e purtroppo orfano di scelte fondamentali per mantenere la sua accessibilità nautica. E senza la portualità è l'intera industria manifatturiera e dei servizi di Venezia che scompare. Gli studi condotti da eminenti centri di ricerca, riconosciuti a livello internazionale, certificano che l'economia del mare a Venezia genera un impatto economico positivo non solo per la città ma per tutta l'Italia pari a 410 milioni di euro, creando più di 7mila posti di lavoro stabili. Nella nostra città, la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ogni anno raggiunge i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. Con i suoi 1,41 milioni di passeggeri, la crocieristica ha coperto quasi il 3% del Pil dell'economia di Venezia. Vi citiamo questi dati perché riteniamo che il turismo crocieristico debba essere interpretato con attenzione, non solo per il numero di presenze, peraltro esigue se paragonate al numero complessivo di turisti che ogni anno visitavano Venezia, ma per l'alto valore aggiunto che porta in città, a coloro che qui vivono e ancora vi lavorano. Una città che troppo spesso viene descritta solo come meta di turismo incontrollato ma noi, con il nostro lavoro e la nostra esperienza, riusciamo a gestire grandi quantità di passeggeri e persone con efficienza, in sicurezza e rispetto di tutti coloro che in città vivono. Venezia è da decenni il Primo Homeport del Mediterraneo questo significa che i nostri passeggeri iniziano e concludono la propria crociera a Venezia e quindi richiedono spazi a terra e servizi efficienti e organizzati, per questo è importante che voi teniate conto non solo degli aspetti ambientali ma anche di quelli pratici. Spostare uno dei migliori terminal crociere in altra area è possibile, ma dobbiamo poter garantire gli stessi servizi e lo stesso livello di sicurezza e soprattutto quell'autonomia dei traffici commerciali così come di quelli turistici che fino ad oggi ne hanno permesso uno sviluppo sinergico con ampia crescita occupazionale. Anche noi siamo cittadini di Venezia, anche noi quando guardiamo una nave passare davanti al Bacino di San Marco ci soffermiamo a osservarne la rotta, anche noi immaginiamo lo stupore dei passeggeri che ci osservano dall'ultimo ponte della nave. Poi però, a differenza di molti, portiamo lo sguardo a terra, sulle cime dei rimorchiatori, sui nostri carrelli porta bagagli, sui nostri bus, sui nostri terminal e ci rimbocchiamo le maniche perché quello che per alcuni è un'industria da abbattere a tutti i costi per noi è lavoro, impegno, esperienza di alto livello che molti altri paesi ci invidiano e soprattutto futuro per le nostre famiglie. Questo lavoro ci consente inoltre di vivere in città o nei dintorni, di mantenere le nostre famiglie ma soprattutto di contribuire a mantenere vivo a Venezia quello spirito di città che dal mare ha sempre tratto vita e prosperità. Noi le navi le conosciamo bene, sappiamo che sono uno dei settori di eccellenza

italiani, così come sappiamo che l'evoluzione tecnologica in corso e gli investimenti nel settore sono tra i più elevati al mondo. Quelle che per alcuni sono 'Grandi Navi' giorno dopo giorno diventano gioielli tecnologici sempre più sostenibili. Sarebbe dunque miope voler imporre limiti che non tengano conto anche di questi aspetti. Siamo consapevoli



Il Nautilus

Venezia

che la tutela dell' ambiente abbia un peso rilevante, anche noi siamo cittadini di questa splendida città e anche noi abbiamo a cuore il suo futuro, ma voi abbiate a cuore anche il futuro del nostro lavoro e quello delle nostre famiglie. Sappiamo che molto si può fare e tutti noi, ciascuno per quel che può, ha messo a disposizione la propria esperienza per trovare soluzioni alternative, soluzioni di cui tutti parlano ma che nessuno - ad oggi - si è preso la responsabilità di scegliere. Le discussioni politiche e la mancanza di scelte sul tema della crocieristica a Venezia hanno subito e continuano a subire un' influenza mediatica che non è più accettabile da parte delle oltre 4000 famiglie che attendono da anni certezze sul proprio futuro. Oggi con la crisi economica innescata dal Covid-19 abbiamo più che mai bisogno di risposte a soluzioni che non possono più attendere di essere realizzate e soprattutto poter contare su una ripartenza dei traffici che ci sembra ingiustamente preclusa per questa stagione e che sarebbe insostenibile si verificasse anche nel 2021 decretando il fallimento della politica e con esso purtroppo di tutto il settore. Ne va del futuro delle nostre famiglie e ne va della nostra dignità di lavoratori, nessuno di noi vuole vivere di sussidi ma continuare a vivere del proprio lavoro e dello stipendio che ci siamo sempre guadagnati in modo onesto. Ma soprattutto, con il nostro lavoro, vogliamo contribuire a rendere vitale, autonoma, sostenibile e fiera la nostra città. I Lavoratori Portuali del settore Crociere e le loro famiglie

Informare

Venezia

I lavoratori del settore chiedono di far ripartire subito le crociere a Venezia

Verrà istituito un tavolo permanente per sostenere un futuro compatibile e sostenibile per la crocieristica I lavoratori delle imprese portuali di Venezia del settore delle crociere, oggi per la maggior parte in cassa integrazione, hanno inviato al governo, alle istituzioni locali e ai candidati alle prossime elezioni regionali una lettera aperta, che pubblichiamo di seguito, affinché siano create le condizioni per far ripartire subito le crociere anche a Venezia e per scegliere al più presto una soluzione che ovvi il passaggio delle navi passeggeri a San Marco gestendo al contempo la transizione per assicurare un futuro agli oltre 4.000 lavoratori del comparto e alle loro famiglie. In una conferenza stampa tenuta al Piazzale Isonzo della Stazione Marittima è stato evidenziato che Venezia rischia di restare tagliata fuori dalla ripresa delle crociere per non aver saputo dare una pronta risposta al settore che da oltre 10 anni chiede una soluzione alternativa per far giungere le navi e i crocieristi in città, soluzione - è stato sottolineato - che garantirebbe il mantenimento dell'home port a Venezia e con esso tutta l'economia di fornitura, i posti di lavoro e i servizi collegati alle navi. I partecipanti si sono dichiarati unanimemente a favore di una soluzione alternativa che ovvi il passaggio delle navi davanti a San Marco ed hanno rimarcato la necessità che la politica e le istituzioni diano una risposta chiara e immediata per consentire alle crociere di tornare a Venezia in piena sicurezza e di non mettere così a rischio anche la stagione 2021, dopo che la stagione 2020 sembra irrimediabilmente perduta. I lavoratori ritengono che non solo vada identificata una soluzione tra i progetti presentati su cui vi è maggiore convergenza istituzionale che rappresenti una alternativa concreta al passaggio davanti a San Marco, ma che questo vada fatto velocemente e studiando contestualmente tutte le misure necessarie per agevolare la transizione salvaguardando il traffico e la relativa occupazione. In occasione dell'incontro è stata annunciata la prossima nascita di un tavolo permanente dei lavoratori e delle imprese portuali che mira a sostenere un futuro compatibile e sostenibile per la crocieristica, tavolo aperto alla partecipazione di tutti i lavoratori portuali nella convinzione che il porto, che con oltre 22mila occupati è la prima fonte di occupazione e reddito del Veneto, sia un bene da salvaguardare, rilanciare e potenziare e non debba essere mai messo in discussione per la paura di decidere o il timore di un confronto. Ill.mo Sig. Presidente del Consiglio Avv. Giuseppe Conte Ill.mo Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Dott.ssa Paola De Micheli Ill.mo Sig. Ministro dell'Ambiente Dott. Sergio Costa Ill.mo Sig. Ministro dello Sviluppo Economico Ing. Stefano Patuanelli Ill.mo Sig. Ministro per i Beni e Attività Culturali e del Turismo Avv. Dario Franceschini Ill.mo Sig. Presidente della Regione Veneto Dott. Luca Zaia Ill.mo Sig. Sindaco di Venezia Dott. Luigi Brugnaro Gentili Candidati alle elezioni regionali del Veneto e del Comune di Venezia E p.c. Ill.mo Sig. Prefetto di Venezia Dott. Vittorio Zappalorto Ill.mo Sig. Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Altro Adriatico Settentrionale Dott. **Pino Musolino** Ill.mo Sig. Comandante della Capitaneria di Porto di Venezia CA (CP) Piero Pellizzari Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia Affidiamo a Voi tutti questa nostra accorata lettera affinché nelle scelte che auspichiamo prenderete per il futuro della crocieristica a Venezia possiate tenere conto anche delle istanze degli oltre 4000 lavoratori del settore e delle loro famiglie. Oggi questi lavoratori sono per lo più in cassa integrazione sulla base agli ammortizzatori sociali previsti dal Governo per affrontare la pandemia Covid-19. Questi ammortizzatori finiranno presto e noi lavoratori ne siamo ben lieti, se solo potessimo intravedere davanti a noi un futuro solido grazie alla





Informare

Venezia

Sappiamo che avete impiegato tempo e risorse per consentire alle Compagnie di ripartire in sicurezza, Vi chiediamo la stessa determinazione nel prendere una decisione per la crocieristica a Venezia garantendo un adeguato periodo di transizione che salvaguardi i traffici e l'occupazione ad essa collegati. Non vogliamo entrare nel merito della scelta ideale che non ci compete, ma vogliamo che sia solo definitiva e che si arrivi ad essa in tempi rapidi. Non vogliamo sussidi o ammortizzatori sociali, vogliamo continuare a fare il nostro lavoro al meglio per garantire un futuro sostenibile alla nostra città e un futuro solido alle nostre famiglie. In questi anni abbiamo deciso di parlare poco e di restare al nostro posto, ma la situazione oggi vede due situazioni contrapposte: l' assoluta indecisione politica aggravata dalla crisi dovuta al Covid-19 che ha azzerato i traffici e l' ostilità dei Comitati del "no". Tutto questo non è più sostenibile e riteniamo che il combinato disposto da questa situazione si sia spinto fino a condizionare le scelte del mercato che preferisce scalare altri porti alternativi al nostro, non sulla scorta dell' impossibilità di accedere alle nostre banchine ma per il silenzio della politica e per le ingiustificate minacce che troviamo inaccettabili. Tutti assieme rappresentiamo un comparto che per Venezia è essenziale per la crescita economica e sociale, un settore - quello dell' economia del mare - sul quale da sempre Venezia e il suo hinterland hanno potuto contare, sin dalle sue origini. Ma un comparto quello della portualità veneziana sotto attacco da troppo tempo nel suo complesso e purtroppo orfano di scelte fondamentali per mantenere la sua accessibilità nautica. E senza la portualità è l' intera industria manifatturiera e dei servizi di Venezia che scompare. Gli studi condotti da eminenti centri di ricerca, riconosciuti a livello internazionale, certificano che l' economia del mare a Venezia genera un impatto economico positivo non solo per la città ma per tutta l' Italia pari a 410 milioni di euro, creando più di 7mila posti di lavoro stabili. Nella nostra città, la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ogni anno raggiunge i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. Con i suoi 1,41 milioni di passeggeri, la crocieristica ha coperto quasi il 3% del Pil dell' economia di Venezia. Vi citiamo questi dati perché riteniamo che il turismo crocieristico debba essere interpretato con attenzione, non solo per il numero di presenze, peraltro esigue se paragonate al numero complessivo di turisti che ogni anno visitavano Venezia, ma per l' alto valore aggiunto che porta in città, a coloro che qui vivono e ancora vi lavorano. Una città che troppo spesso viene descritta solo come meta di turismo incontrollato ma noi, con il nostro lavoro e la nostra esperienza, riusciamo a gestire grandi quantità di passeggeri e persone con efficienza, in sicurezza e rispetto di tutti coloro che in città vivono. Venezia è da decenni il Primo Homeport del Mediterraneo questo significa che i nostri passeggeri iniziano e concludono la propria crociera a Venezia e quindi richiedono spazi a terra e servizi efficienti e organizzati, per questo è importante che voi teniate conto non solo degli aspetti ambientali ma anche di quelli pratici. Spostare uno dei migliori terminal crociere in altra area è possibile, ma dobbiamo poter garantire gli stessi servizi e lo stesso livello di sicurezza e soprattutto quell' autonomia dei traffici commerciali così come di quelli turistici che fino ad oggi ne hanno permesso uno sviluppo sinergico con ampia crescita occupazionale. Anche noi siamo cittadini di Venezia, anche noi quando guardiamo una nave passare davanti al Bacino di San Marco ci soffermiamo a osservarne la rotta, anche noi immaginiamo lo stupore dei passeggeri che ci osservano dall' ultimo ponte della nave. Poi però, a differenza di molti, portiamo lo sguardo a terra, sulle cime dei rimorchiatori, sui nostri carrelli porta bagagli, sui nostri bus, sui nostri terminal e ci rimbocchiamo le maniche perché quello che per alcuni è un' industria da abbattere a tutti i costi per noi è lavoro, impegno, esperienza di alto livello che molti altri paesi ci invidiano e soprattutto futuro per le nostre famiglie. Questo lavoro ci consente inoltre di vivere in città o nei dintorni, di mantenere le nostre famiglie ma soprattutto di contribuire a mantenere vivo a Venezia quello spirito di città che dal mare ha sempre tratto vita e prosperità. Noi le navi le conosciamo bene, sappiamo che sono uno dei settori di eccellenza italiani, così come sappiamo che l' evoluzione tecnologica in corso e gli investimenti nel settore sono tra i più elevati al mondo. Quelle che per alcuni sono "Grandi

Navi" giorno dopo giorno diventano gioielli tecnologici sempre più sostenibili. Sarebbe dunque miope voler imporre limiti che non tengano conto anche di questi aspetti. Siamo consapevoli che la tutela dell' ambiente abbia un peso rilevante, anche noi siamo cittadini di questa splendida città e anche noi abbiamo



Informare

Venezia

a cuore il suo futuro, ma voi abbiate a cuore anche il futuro del nostro lavoro e quello delle nostre famiglie. Sappiamo che molto si può fare e tutti noi, ciascuno per quel che può, ha messo a disposizione la propria esperienza per trovare soluzioni alternative, soluzioni di cui tutti parlano ma che nessuno - ad oggi - si è preso la responsabilità di scegliere. Le discussioni politiche e la mancanza di scelte sul tema della crocieristica a Venezia hanno subito e continuano a subire un' influenza mediatica che non è più accettabile da parte delle oltre 4000 famiglie che attendono da anni certezze sul proprio futuro. Oggi con la crisi economica innescata dal Covid-19 abbiamo più che mai bisogno di risposte a soluzioni che non possono più attendere di essere realizzate e soprattutto poter contare su una ripartenza dei traffici che ci sembra ingiustamente preclusa per questa stagione e che sarebbe insostenibile si verificasse anche nel 2021 decretando il fallimento della politica e con esso purtroppo di tutto il settore. Ne va del futuro delle nostre famiglie e ne va della nostra dignità di lavoratori, nessuno di noi vuole vivere di sussidi ma continuare a vivere del proprio lavoro e dello stipendio che ci siamo sempre guadagnati in modo onesto. Ma soprattutto, con il nostro lavoro, vogliamo contribuire a rendere vitale, autonoma, sostenibile e fiera la nostra città. I Lavoratori Portuali del settore Crociere e le loro famiglie.

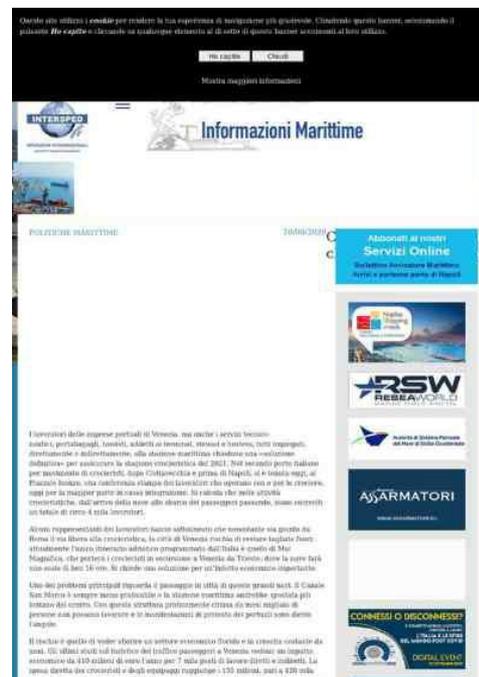
Informazioni Marittime

Venezia

Crociere, i lavoratori del porto di Venezia chiedono garanzie per la stagione 2021

L'indotto economico è rilevante, coinvolgendo non meno di 4 mila persone. La spesa dei passeggeri in alta stagione è pari a 426 mila euro al giorno. Adesso è tutto fermo

I lavoratori delle imprese portuali di **Venezia**, ma anche i servizi tecnico-nautici, portabagagli, tassisti, addetti ai terminal, steward e hostess, tutti impiegati, direttamente o indirettamente, alla stazione marittima chiedono una «soluzione definitiva» per assicurare la stagione crocieristica del 2021. Nel secondo **porto** italiano per movimento di crocieristi, dopo Civitavecchia e prima di Napoli, si è tenuta oggi, al Piazzale Isonzo, una conferenza stampa dei lavoratori che operano con e per le crociere, oggi per la maggior parte in cassa integrazione. Si calcola che nelle attività crocieristiche, dall' arrivo della nave allo sbarco dei passeggeri passando, siano coinvolti un totale di circa 4 mila lavoratori. Alcuni rappresentanti dei lavoratori hanno sottolineato che nonostante sia giunto da Roma il via libera alla crocieristica, la città di **Venezia** rischia di restare tagliata fuori: attualmente l' unico itinerario adriatico programmato dall' Italia è quello di Msc Magnifica, che porterà i crocieristi in escursione a **Venezia** da Trieste, dove la nave farà uno scalo di ben 16 ore. Si chiede una soluzione per un' indotto economico importante. Uno dei problemi principali riguarda il passaggio in città di queste grandi navi. Il Canale San Marco è sempre meno praticabile e la stazione marittima andrebbe spostata più lontano dal centro. Con questa struttura praticamente chiusa da mesi migliaia di persone non possono lavorare e le manifestazioni di protesta dei portuali sono dietro l' angolo. Il rischio è quello di veder sfiorire un settore economico florido e in crescita costante da anni. Gli ultimi studi sul turistico del traffico passeggeri a **Venezia** vedono un impatto economico da 410 milioni di euro l' anno per 7 mila posti di lavoro diretti e indiretti. La spesa diretta dei crocieristi e degli equipaggi raggiunge i 155 milioni, pari a 426 mila euro al giorno, che diventano 676 mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. Con i suoi 1,41 milioni di passeggeri, la crocieristica ha coperto quasi il 3 per cento del Pil dell' economia di **Venezia**. Le attività economiche presenti sulla terraferma e nella città generano quasi 1,1 miliardi di euro, ascrivibili al settore dei trasporti/magazzinaggio. Poco meno del 20 per cento della ricchezza comunale, quindi, è generato dal **porto** commerciale e dalle attività collegate.



Il Gazzettino

Venezia

Navi, soluzione in alto mare Si deciderà volta per volta

Alla riunione del comitato per la sicurezza non si trova una posizione unitaria su percorso e ormeggio Il prefetto ha tenuto aperta l'ipotesi Marghera, ma operatori e terminalisti sono per la Marittima

ELISIO TREVISAN

CROCIERE MESTRE Le navi bianche potranno entrare in laguna se rispetteranno tutti i protocolli di sicurezza previsti dal Governo e dalle norme internazionali per evitare i contagi da Covid-19. Su questo ieri al Comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico, riunito in Prefettura a Venezia, si sono detti tutti d'accordo, anche perché le compagnie armatoriali hanno già fatto sapere di aver utilizzato questi mesi di lockdown per organizzarsi al meglio e assicurare ai clienti una vacanza in totale sicurezza, protetti anche da eventuali contagi. Sull'altra questione, ossia su dove far ormeggiare le navi e sul percorso che dovranno seguire, l'accordo non si è trovato. E alla fine la soluzione all'italiana è stata quella di decidere che si deciderà volta per volta: vale a dire che ogni qualvolta una compagnia farà richiesta di far entrare una propria nave a Venezia, il Comitato farà le valutazioni del caso, e si vedrà cosa rispondere in base al giorno previsto di arrivo e ad altri fattori. Non è proprio il modo migliore di rassicurare i gruppi armatoriali che stanno tentando di ripartire dopo mesi di chiusura totale delle attività crocieristiche ma ieri non si è riusciti ad ottenere di più. **I POTESI APERTA** Il prefetto ha tenuto aperta l'ipotesi Marghera perché il ministero dei Trasporti gli aveva detto di indicare soluzioni alternative alla Marittima e al passaggio per il bacino di San Marco; la Capitaneria di **porto** non ha espresso un parere definitivo; tutti gli altri, dall'Autorità del sistema portuale dell'Adriatico settentrionale ai terminalisti, agli operatori, fino alle istituzioni locali, si sono espressi per utilizzare la Marittima e per il transito davanti a San Marco. Non in spregio al decreto Clini-Passera del 2012 ma semplicemente perché pensare di far attraccare le navi bianche alle banchine dei terminal commerciali di Marghera, in questa fase di Covid ancora presente, non è il massimo per la sicurezza, considerando che quelle banchine sono utilizzate anche per scaricare a caricare tra l'altro carbone, scarti di ferro e acciaio e via di seguito. In mancanza di un terminal attrezzato dove poter ospitare i passeggeri, insomma, si tratterebbe di farli sbarcare in mezzo alle fabbriche e portarli con i pullman fino alla Marittima. Se ci si aggiunge che per quest'anno le navi da crociera si prevede saranno davvero poche, gli operatori portuali hanno sostenuto che sia meglio continuare ad utilizzare la Marittima, che è perfettamente attrezzata anche per garantire la sanificazione, e nel frattempo i tecnici veneziani e romani avranno il tempo di studiare la soluzione definitiva per evitare il bacino di San Marco e il canale della Giudecca, sperando che sia la volta buona e che non vadano persi, invece, altri anni oltre agli otto già buttati al vento. **SITUAZIONE OPERATIVA** La situazione operativa, come detto, non presenta problemi perché le compagnie delle navi più grandi non porteranno crociera a Venezia per tutto agosto: Msc non verrà proprio almeno fino al 31 ottobre, e di Costa fino al primo settembre non se ne parla. Rimangono le navi più piccole e, in effetti, le compagnie che posseggono quelle sotto alle 40 mila tonnellate di stazza (ovvero le navi alle quali il decreto Clini-Passera consente di passare per San Marco) hanno cominciato a contattare Vtp, la società Venezia terminal passeggeri, per prenotare qualche toccata per settembre e ottobre: ad occhio per l'autunno, dunque, si potrebbe trattare di una nave Costa la settimana e di qualche unità



Il Gazzettino

Venezia

più piccola, che non salverebbero la stagione e non risolleverebbero la situazione economica degli operatori del porto ma darebbero almeno la speranza che per il 2021 le cose potranno migliorare. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Far ripartire le crociere anche a Venezia

Redazione

VENEZIA Far ripartire subito le crociere anche a Venezia e scegliere al più presto una soluzione che ovvi il passaggio a San Marco gestendo al contempo la transizione per assicurare un futuro agli oltre 4000 lavoratori e alle loro famiglie, sono le richieste avanzate dai lavoratori portuali di Venezia al Governo. Lo hanno chiesto questa mattina, al Piazzale Isonzo della Stazione Marittima di Venezia, i lavoratori delle imprese portuali che operano con e per le crociere durante una conferenza stampa. Oggi per la maggior parte di loro sono in cassa integrazione ed hanno voluto far sentire la propria voce davanti a quello che è stato definito un silenzio assordante della politica e delle istituzioni. Nel corso della mattinata hanno preso la parola alcuni dei rappresentanti dei lavoratori per far presente che, nonostante sia giunto da Roma il via libera alla crocieristica, la città di Venezia rischia di restare tagliata fuori dalla ripresa delle crociere per non aver saputo dare una pronta risposta al settore che da oltre 10 anni chiede una soluzione alternativa per far giungere le navi e i crocieristi in città. Una soluzione che, spesso si dimentica, garantirebbe il mantenimento del l'home Port a Venezia e con esso tutta

l'economia di fornitura, i posti di lavoro e i servizi collegati alle navi. I partecipanti, che si sono dichiarati unanimemente a favore di una soluzione alternativa che ovvi il passaggio davanti a San Marco, hanno sottolineato la necessità che la politica e le istituzioni diano una risposta chiara e immediata per consentire alle crociere di tornare a Venezia in piena sicurezza e di non mettere così a rischio anche la stagione 2021, dopo che la stagione 2020 sembra irrimediabilmente perduta. Le mancate decisioni della politica unite alle dichiarazioni e alle minacce di manifestazioni e tafferugli da parte dei comitati del no hanno infatti allontanato le compagnie che stanno lentamente ricominciando a viaggiare con il benestare del Governo e con protocolli di sicurezza anti-Covid molto severi. La scelta di preferire lo scalo Trieste piuttosto che a Venezia non è accettabile perché mette a rischio oltre 4000 lavoratori e migliaia di famiglie il cui futuro oggi è quantomai incerto. Gli ammortizzatori sociali concessi dallo Stato per far fronte all'avvento della pandemia stanno per terminare ma i lavoratori hanno chiaramente sottolineato che oggi a Venezia è in gioco non solo un comparto rilevante per l'economia locale ma soprattutto la dignità dei lavoratori che non chiedono di ricevere sussidi o adeguato welfare, come da alcuni paventato, ma vogliono poter contare sul loro posto di lavoro e sul loro stipendio guadagnato onestamente. Mettere in discussione la crocieristica a Venezia non è una semplice questione ambientale o di immagine, non si può giocare con il futuro dei lavoratori e delle famiglie che fino ad oggi sono rimaste in silenzio attendendo una decisione ma che oggi davanti alla possibilità di occupazione zero lanciano da un terminal silenzioso e inoperoso un grido di allarme e preoccupazione che non si esclude possa sfociare in ulteriori manifestazioni nelle prossime settimane. Manifestazioni che, sempre nel rispetto della sicurezza e con il garbo che ha contraddistinto i lavoratori portuali in questi anni, mirano a portare all'attenzione del Governo, della politica locale e dei candidati alle prossime elezioni regionali e cittadine, un dissenso e una preoccupazione che non è più sostenibile. Il rischio, hanno ribadito, è quello di gettare a mare un intero settore produttivo, florido e sempre più sostenibile, per la paura di decidere. I lavoratori ritengono infatti che non solo vada identificata una soluzione tra i progetti presentati su cui vi è maggiore convergenza istituzionale che rappresentano una alternativa concreta al passaggio davanti a San



Marco ma che questo vada fatto velocemente e studiando contestualmente tutte le misure necessarie per agevolare la transizione salvaguardando il traffico e la relativa occupazione. Non è più dunque un semplice appello ma una vera necessità per non mettere a rischio il futuro di una parte importante



Messaggero Marittimo

Venezia

della città, della sua economia e di un importante bacino di votanti che non si accontentano più proclami ma pretendono soluzioni concrete e certezze per il futuro. L'appello di oggi è solo l'inizio di un percorso che vedrà la nascita di un tavolo permanente dei lavoratori e delle imprese portuali che mira a sostenere un futuro compatibile e sostenibile per la crocieristica e lottare tutti assieme per assicurare un futuro alle famiglie coinvolte da questa assurda situazione. Il tavolo è aperto alla partecipazione di tutti i lavoratori portuali nella convinzione che la prima fonte di occupazione e reddito del Veneto che conta oltre 22 mila occupati, il porto, sia un bene da salvaguardare, rilanciare e potenziare e non debba essere mai messo in discussione per la paura di decidere o il timore di un confronto. Fino ad oggi sono state ascoltate le voci di molti è ora che anche il Porto faccia sentire la sua, una voce di esperti e conoscitori del settore una voce, quella dei lavoratori portuali, che ha contribuito a rendere grande Venezia nei secoli. Nel corso della mattinata, sono stati ricordati alcuni dati provenienti dai più recenti studi condotti da importanti centri di ricerca, riconosciuti a livello internazionale, che certificano che l'economia del mare a Venezia genera un impatto economico positivo non solo per la città ma per tutta l'Italia pari a 410 milioni di euro, creando più di 7mila posti di lavoro stabili. Nella nostra città, la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ogni anno raggiunge i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. Con i suoi 1,41 milioni di passeggeri, la crocieristica ha coperto quasi il 3% del Pil dell'economia di Venezia. Ma è necessario andare oltre l'occupazione e le attività dirette ma vanno considerate anche le attività dell'indotto che, come tutti, stanno soffrendo del calo delle presenze e non possono contare sullo stesso giro d'affari pre-pandemia. Venezia vanta una produzione pari a 5,6 miliardi di euro (dati Istat 2015 elaborati dalla Cgia di Mestre). Per un quinto è merito dell'area portuale della città, comprese le attività di crociera e quindi di transito di turisti. Le attività economiche presenti sulla terraferma e nella città insulare generano quasi 1,1 miliardi, ascrivibili al settore dei trasporti/magazzinaggio. Poco meno del 20% della ricchezza comunale, quindi, è generato dal porto commerciale e dalle attività collegate a questo settore. Si tratta di dati rilevanti che la miopia nel non voler trovare una soluzione sostenibile per la crocieristica mette a rischio. Non si tratta quindi di ascoltare la voce dei lavoratori portuali del settore crociere che oggi prendono una posizione ma di ascoltare anche tutti gli altri lavoratori e imprenditori dell'indotto che in assenza di soluzioni concrete potranno intravedere davanti a loro solo un destino a tinte fosche. Infine i lavoratori hanno annunciato che se Costa Crociere confermerà la scelta di tornare a Venezia per la stagione 2020 con una nave, i lavoratori saranno pronti ad accoglierla ed a offrire alla compagnia e ai passeggeri il miglior servizio possibile che ha sempre contraddistinto il Porto Crociere di Venezia e le migliori misure di sicurezza anti Covid,. Lo stesso varrà per tutte le compagnie che vorranno tornare e aiutare così Venezia a garantire un futuro ai lavoratori e alle famiglie.

Venezia: per ripartire sfruttare l'emergenza

VENEZIA Per far ripartire il porto di Venezia è necessario sfruttare anche le decisioni d'emergenza, sostiene la Venezia Port Community. Come, per esempio, i 26 milioni destinati espressamente alla manutenzione dei canali e alla gestione del problema fanghi in Laguna. In parallelo con la decisione di istituire una nuova Autorità con competenze specifiche sull'intera Laguna di Venezia, il commissariamento del porto con la conseguente nomina in questa carica straordinaria dell'ex presidente Pino Musolino, che ha evidentemente contribuito a risollevare in sede governativa il tema Venezia come un'emergenza nazionale. Tutti questi elementi di novità afferma Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community generano un quadro di riferimento completamente nuovo e potenzialmente schiudono opportunità che sembravano essere sepolte sotto la cronicizzazione dei problemi e delle soluzioni mai realizzate. Ora per ripartire prosegue Santi è il momento di lasciare da parte le polemiche e delle 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. Gli imprenditori e gli utenti portuali dichiarano da subito la loro piena disponibilità ad appoggiare e sostenere la logica del fare, in carenza della quale rimarrebbe solo la logica delle responsabilità. E secondo la Venezia Port Community questo vale anche per le crociere. Venezia insieme con Civitavecchia ha subito più di ogni altro porto nazionale il blocco totale delle crociere per l'emergenza Covid. 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.



Venezia, lavoratori portuali in agitazione per la soluzione crociere

I lavoratori scrivono al Governo, alle Istituzioni locali e ai candidati per creare le condizioni per far ripartire subito le crociere anche a Venezia e per scegliere al più presto una soluzione che ovvi il passaggio a San Marco gestendo al contempo la transizione per assicurare un futuro agli oltre 4000 lavoratori e alle loro famiglie. "Anche noi votiamo, non chiediamo sussidi ma che ci venga assicurata la dignità del nostro lavoro e riconosciuta l' eccellenza che nel mondo ci invidiano" Venezia, 10 agosto 2020 - Si è tenuta oggi al il Piazzale Isonzo della Stazione Marittima di Venezia una conferenza stampa cui hanno preso parte i lavoratori delle imprese portuali che operano con e per le crociere oggi per la maggior parte in cassaintegrazione, che hanno voluto far sentire la propria voce davanti a quello che è stato definito " un silenzio assordante della politica e delle istituzioni ". Nel corso della mattinata hanno preso la parola alcuni dei rappresentanti dei lavoratori per far presente che, nonostante sia giunto da Roma il via libera alla crocieristica, la città di Venezia rischia di restare tagliata fuori dalla ripresa delle crociere per non aver saputo dare una pronta risposta al settore che da oltre 10 anni chiede una soluzione alternativa per far giungere le navi e i crocieristi in città. Una soluzione che, spesso si dimentica, garantirebbe il mantenimento del l' home Port a Venezia e con esso tutta l' economia di fornitura, i posti di lavoro e i servizi collegati alle navi. I partecipanti, che si sono dichiarati unanimemente a favore di una soluzione alternativa che ovvi il passaggio davanti a San Marco, hanno sottolineato la necessità che la politica e le istituzioni diano una risposta chiara e immediata per consentire alle crociere di tornare a Venezia in piena sicurezza e di non mettere così a rischio anche la stagione 2021, dopo che la stagione 2020 sembra irrimediabilmente perduta. Le mancate decisioni della politica unite alle dichiarazioni e alle minacce di manifestazioni e tafferugli da parte dei comitati del "no" hanno infatti allontanato le compagnie che stanno lentamente ricominciando a viaggiare con il benessere del Governo e con protocolli di sicurezza anti-Covid molto severi. La scelta di preferire lo scalo Trieste piuttosto che a Venezia non è accettabile perché mette a rischio oltre 4000 lavoratori e migliaia di famiglie il cui futuro oggi è quantomai incerto. Gli ammortizzatori sociali concessi dallo Stato per far fronte all' avvento della pandemia stanno per terminare ma i lavoratori hanno chiaramente sottolineato che oggi a Venezia è in gioco non solo un comparto rilevante per l' economia locale ma soprattutto la dignità dei lavoratori che non chiedono di ricevere sussidi o " adeguato welfare ", come da alcuni paventato, ma vogliono poter contare sul loro posto di lavoro e sul loro stipendio guadagnato onestamente. Mettere in discussione la crocieristica a Venezia non è una semplice questione ambientale o di immagine, non si può giocare con il futuro dei lavoratori e delle famiglie che fino ad oggi sono rimaste in silenzio attendendo una decisione ma che oggi - davanti alla possibilità di occupazione zero - lanciano da un terminal silenzioso e inoperoso un grido di allarme e preoccupazione che non si esclude possa sfociare in ulteriori manifestazioni nelle prossime settimane. Manifestazioni che, sempre nel rispetto della sicurezza e con il garbo che ha contraddistinto i lavoratori portuali in questi anni, mirano a portare all' attenzione de Governo, della politica locale e dei candidati alle prossime elezioni regionali e cittadine, un dissenso e una preoccupazione che non è più sostenibile. Il rischio, hanno ribadito, è quello di gettare a mare un intero settore produttivo, florido e sempre più sostenibile, per la paura di decidere. I lavoratori ritengono infatti che non solo vada identificata una soluzione tra i progetti presentati su cui vi è maggiore convergenza istituzionale che rappresentano una alternativa concreta al passaggio davanti a San





Sea Reporter

Venezia

tutte le misure necessarie per agevolare la transizione salvaguardando il traffico e la relativa occupazione. Non è più dunque un semplice appello ma una vera necessità per non mettere a rischio il futuro di una parte importante della città, della sua economia e di un importante bacino di votanti che non si accontentano più proclami ma pretendono soluzioni concrete e certezze per il futuro. L' appello di oggi è solo l' inizio di un percorso che vedrà la nascita di un tavolo permanente dei lavoratori e delle imprese portuali che mira a sostenere un futuro compatibile e sostenibile per la crocieristica e lottare - tutti assieme - per assicurare un futuro alle famiglie coinvolte da questa assurda situazione. Il tavolo è aperto alla partecipazione di tutti i lavoratori portuali nella convinzione che la prima fonte di occupazione e reddito del Veneto che conta oltre 22 mila occupati, il Porto, sia un bene da salvaguardare, rilanciare e potenziare e non debba essere mai messo in discussione per la paura di decidere o il timore di un confronto. Fino ad oggi sono state ascoltate le voci di molti è ora che anche il Porto faccia sentire la sua, una voce di esperti e conoscitori del settore una voce, quella dei lavoratori portuali, che ha contribuito a rendere grande Venezia nei secoli. Nel corso della mattinata, sono stati ricordati alcuni dati provenienti dai più recenti studi condotti da importanti centri di ricerca, riconosciuti a livello internazionale, che certificano che l' economia del mare a Venezia genera un impatto economico positivo non solo per la città ma per tutta l' Italia pari a 410 milioni di euro, creando più di 7mila posti di lavoro stabili. Nella nostra città, la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ogni anno raggiunge i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. Con i suoi 1,41 milioni di passeggeri, la crocieristica ha coperto quasi il 3% del Pil dell' economia di Venezia. Ma è necessario andare oltre l' occupazione e le attività dirette ma vanno considerate anche le attività dell' indotto che, come tutti, stanno soffrendo del calo delle presenze e non possono contare sullo stesso giro d' affari pre-pandemia. Venezia vanta una produzione pari a 5,6 miliardi di euro (dati Istat 2015 elaborati dalla Cgia di Mestre). Per un quinto è merito dell' area portuale della città, comprese le attività di crociera e quindi di transito di turisti. Le attività economiche presenti sulla terraferma e nella città insulare generano quasi 1,1 miliardi, ascrivibili al settore dei trasporti/magazzinaggio. Poco meno del 20% della ricchezza comunale, quindi, è "generato" dal porto commerciale e dalle attività collegate a questo settore. Si tratta di dati rilevanti che la miopia nel non voler trovare una soluzione sostenibile per la crocieristica mette a rischio. Non si tratta quindi di ascoltare la voce dei lavoratori portuali del settore crociera che oggi prendono una posizione ma di ascoltare anche tutti gli altri lavoratori e imprenditori dell' indotto che in assenza di soluzioni concrete potranno intravedere davanti a loro solo un destino a tinte fosche. Infine i lavoratori hanno annunciato che se Costa Crociere confermerà la scelta di tornare a Venezia per la stagione 2020 con una nave, i lavoratori saranno pronti ad accoglierla ed a offrire alla compagnia e ai passeggeri il miglior servizio possibile che ha sempre contraddistinto il Porto Crociera di Venezia e le migliori misure di sicurezza anti Covid, Lo stesso varrà per tutte le compagnie che vorranno tornare e aiutare così Venezia a garantire un futuro ai lavoratori e alle famiglie. Lettera dei lavoratori Portuali Ill.mo Sig. Presidente del Consiglio Avv. Giuseppe Conte Ill.mo Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Dott.ssa Paola De Micheli Ill.mo Sig. Ministro dell' Ambiente Dott. Sergio Costa Ill.mo Sig. Ministro dello Sviluppo Economico Ing. Stefano Patuanelli Ill.mo Sig. Ministro per i Beni e Attività Culturali e del Turismo Avv. Dario Franceschini Ill.mo Sig. Presidente della Regione Veneto Dott. Luca Zaia Ill.mo Sig. Sindaco di Venezia Dott. Luigi Brugnaro Gentili Candidati alle elezioni regionali del Veneto e del Comune di Venezia E p.c. Ill.mo Sig. Prefetto di Venezia Dott. Vittorio Zappalorto Ill.mo Sig. Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Altro Adriatico Settentrionale Dott. **Pino Musolino** Ill.mo Sig. Comandante della Capitaneria di Porto di Venezia CA (CP) Piero Pellizzari Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia Affidiamo a Voi tutti questa nostra accorata lettera affinché nelle scelte che auspichiamo prenderete per il futuro della crocieristica a Venezia possiate tenere conto anche delle istanze degli oltre

4000 lavoratori del settore e delle loro famiglie. Oggi questi lavoratori sono per lo più in cassintegrazione sulla base agli ammortizzatori sociali previsti dal Governo per affrontare la pandemia Covid-19. Questi ammortizzatori finiranno presto e noi lavoratori ne siamo ben lieti, se



Sea Reporter

Venezia

solo potessimo intravedere davanti a noi un futuro solido grazie alla ripresa della crocieristica. Sappiamo che avete impiegato tempo e risorse per consentire alle Compagnie di ripartire in sicurezza, Vi chiediamo la stessa determinazione nel prendere una decisione per la crocieristica a Venezia garantendo un adeguato periodo di transizione che salvaguardi i traffici e l'occupazione ad essa collegati. Non vogliamo entrare nel merito della scelta ideale che non ci compete, ma vogliamo che sia solo definitiva e che si arrivi ad essa in tempi rapidi. Non vogliamo sussidi o ammortizzatori sociali, vogliamo continuare a fare il nostro lavoro al meglio per garantire un futuro sostenibile alla nostra città e un futuro solido alle nostre famiglie. In questi anni abbiamo deciso di parlare poco e di restare al nostro posto, ma la situazione oggi vede due situazioni contrapposte: l' assoluta indecisione politica aggravata dalla crisi dovuta al Covid-19 che ha azzerato i traffici e l' ostilità dei Comitati del "no". Tutto questo non è più sostenibile e riteniamo che il combinato disposto da questa situazione si sia spinto fino a condizionare le scelte del mercato che preferisce scalare altri porti alternativi al nostro, non sulla scorta dell' impossibilità di accedere alle nostre banchine ma per il silenzio della politica e per le ingiustificate minacce che troviamo inaccettabili. Tutti assieme rappresentiamo un comparto che per Venezia è essenziale per la crescita economica e sociale, un settore - quello dell' economia del mare - sul quale da sempre Venezia e il suo hinterland hanno potuto contare, sin dalle sue origini. Ma un comparto quello della portualità veneziana sotto attacco da troppo tempo nel suo complesso e purtroppo orfano di scelte fondamentali per mantenere la sua accessibilità nautica. E senza la portualità è l' intera industria manifatturiera e dei servizi di Venezia che scompare. Gli studi condotti da eminenti centri di ricerca, riconosciuti a livello internazionale, certificano che l' economia del mare a Venezia genera un impatto economico positivo non solo per la città ma per tutta l' Italia pari a 410 milioni di euro, creando più di 7mila posti di lavoro stabili. Nella nostra città, la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ogni anno raggiunge i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo i giorni in cui almeno una nave è in città. Con i suoi 1,41 milioni di passeggeri, la crocieristica ha coperto quasi il 3% del Pil dell' economia di Venezia. Vi citiamo questi dati perché riteniamo che il turismo crocieristico debba essere interpretato con attenzione, non solo per il numero di presenze, peraltro esigue se paragonate al numero complessivo di turisti che ogni anno visitavano Venezia, ma per l' alto valore aggiunto che porta in città, a coloro che qui vivono e ancora vi lavorano. Una città che troppo spesso viene descritta solo come meta di turismo incontrollato ma noi, con il nostro lavoro e la nostra esperienza, riusciamo a gestire grandi quantità di passeggeri e persone con efficienza, in sicurezza e rispetto di tutti coloro che in città vivono. Venezia è da decenni il Primo Homeport del Mediterraneo questo significa che i nostri passeggeri iniziano e concludono la propria crociera a Venezia e quindi richiedono spazi a terra e servizi efficienti e organizzati, per questo è importante che voi teniate conto non solo degli aspetti ambientali ma anche di quelli pratici. Spostare uno dei migliori terminal crociere in altra area è possibile, ma dobbiamo poter garantire gli stessi servizi e lo stesso livello di sicurezza e soprattutto quell' autonomia dei traffici commerciali così come di quelli turistici che fino ad oggi ne hanno permesso uno sviluppo sinergico con ampia crescita occupazionale. Anche noi siamo cittadini di Venezia, anche noi quando guardiamo una nave passare davanti al Bacino di San Marco ci soffermiamo a osservarne la rotta, anche noi immaginiamo lo stupore dei passeggeri che ci osservano dall' ultimo ponte della nave. Poi però, a differenza di molti, portiamo lo sguardo a terra, sulle cime dei rimorchiatori, sui nostri carrelli porta bagagli, sui nostri bus, sui nostri terminal e ci rimbocchiamo le maniche perché quello che per alcuni è un' industria da abbattere a tutti i costi per noi è lavoro, impegno, esperienza di alto livello che molti altri paesi ci invidiano e soprattutto futuro per le nostre famiglie. Questo lavoro ci consente inoltre di vivere in città o nei dintorni, di mantenere le nostre famiglie ma soprattutto di contribuire a mantenere vivo a Venezia quello spirito di città che dal mare ha sempre tratto vita e prosperità. Noi le navi le conosciamo bene, sappiamo che sono uno dei settori di eccellenza italiani, così come sappiamo che l' evoluzione

tecnologica in corso e gli investimenti nel settore sono tra i più elevati al mondo. Quelle che per alcuni sono "Grandi Navi" giorno dopo giorno diventano gioielli tecnologici sempre più sostenibili. Sarebbe dunque miope voler imporre limiti che non tengano conto anche di questi aspetti. Siamo consapevoli che la tutela dell'



Sea Reporter

Venezia

ambiente abbia un peso rilevante, anche noi siamo cittadini di questa splendida città e anche noi abbiamo a cuore il suo futuro, ma voi abbiate a cuore anche il futuro del nostro lavoro e quello delle nostre famiglie. Sappiamo che molto si può fare e tutti noi, ciascuno per quel che può, ha messo a disposizione la propria esperienza per trovare soluzioni alternative, soluzioni di cui tutti parlano ma che nessuno - ad oggi - si è preso la responsabilità di scegliere. Le discussioni politiche e la mancanza di scelte sul tema della crocieristica a Venezia hanno subito e continuano a subire un' influenza mediatica che non è più accettabile da parte delle oltre 4000 famiglie che attendono da anni certezze sul proprio futuro. Oggi con la crisi economica innescata dal Covid-19 abbiamo più che mai bisogno di risposte a soluzioni che non possono più attendere di essere realizzate e soprattutto poter contare su una ripartenza dei traffici che ci sembra ingiustamente preclusa per questa stagione e che sarebbe insostenibile si verificasse anche nel 2021 decretando il fallimento della politica e con esso purtroppo di tutto il settore. Ne va del futuro delle nostre famiglie e ne va della nostra dignità di lavoratori, nessuno di noi vuole vivere di sussidi ma continuare a vivere del proprio lavoro e dello stipendio che ci siamo sempre guadagnati in modo onesto. Ma soprattutto, con il nostro lavoro, vogliamo contribuire a rendere vitale, autonoma, sostenibile e fiera la nostra città. I Lavoratori Portuali del settore Crociere e le loro famiglie.

Shipping Italy

Venezia

I lavoratori del porto di Venezia alzano la voce: "Ridateci le crociere"

Oggi al Piazzale Isonzo della Stazione Marittima di **Venezia** è andata in scena una conferenza stampa cui hanno preso parte i lavoratori delle imprese portuali che operano a vario titolo per le crociere, molti dei quali attualmente in cassa integrazione, e che hanno voluto far sentire la propria voce davanti a quello che è stato definito 'un silenzio assordante della politica e delle istituzioni'. A prendere la parola sono stati alcuni dei rappresentanti dei lavoratori per far presente che, nonostante sia giunto da Roma il via libera alla crocieristica, la città di **Venezia** rischia di restare tagliata fuori dalla ripresa delle crociere per non aver saputo dare una pronta risposta al settore che da oltre 10 anni chiede una soluzione alternativa per far giungere le navi e i crocieristi in città. 'Una soluzione che, spesso si dimentica, garantirebbe il mantenimento dell' home Port a **Venezia** e con esso tutta l' economia di fornitura, i posti di lavoro e i servizi collegati alle navi' è scritto in una nota diffusa dai lavoratori. I partecipanti, che si sono dichiarati unanimemente a favore di una soluzione alternativa che ovvi il passaggio davanti a San Marco, hanno sottolineato la necessità che la politica e le istituzioni diano una risposta chiara e immediata per consentire alle crociere di tornare a **Venezia** in piena sicurezza e di non mettere così a rischio anche la stagione 2021, dopo che la stagione 2020 sembra irrimediabilmente perduta. Le mancate decisioni della politica unite alle dichiarazioni e alle minacce di manifestazioni e tafferugli da parte dei comitati del 'no' hanno infatti allontanato le compagnie che stanno lentamente ricominciando a viaggiare con il benestare del Governo e con protocolli di sicurezza anti-Covid molto severi. 'La scelta di preferire lo scalo di Trieste piuttosto che di **Venezia** non è accettabile perché mette a rischio oltre 4.000 lavoratori e migliaia di famiglie il cui futuro oggi è quantomai incerto' sostengono i lavoratori. Gli ammortizzatori sociali concessi dallo Stato per far fronte all' avvento della pandemia stanno per terminare ma gli addetti dell' indotto hanno chiaramente sottolineato che 'oggi a **Venezia** è in gioco non solo un comparto rilevante per l' economia locale ma soprattutto la dignità dei lavoratori che non chiedono di ricevere sussidi o 'adeguato welfare', come da alcuni paventato, ma vogliono poter contare sul loro posto di lavoro e sul loro stipendio guadagnato onestamente. Mettere in discussione la crocieristica a **Venezia** non è una semplice questione ambientale o di immagine, non si può giocare con il futuro dei lavoratori e delle famiglie che fino ad oggi sono rimaste in silenzio attendendo una decisione ma che ora, davanti alla possibilità di occupazione zero, lanciano da un terminal silenzioso e inoperoso un grido di allarme e preoccupazione che non si esclude possa sfociare in ulteriori manifestazioni nelle prossime settimane'. Manifestazioni che mirano a portare all' attenzione de Governo, della politica locale e dei candidati alle prossime elezioni regionali e cittadine, un dissenso e una preoccupazione che non è più sostenibile. Il rischio, hanno ribadito i lavoratori, è quello di gettare a mare un intero settore produttivo, florido e sempre più sostenibile, per la paura di decidere. I lavoratori ritengono infatti che non solo vada identificata una soluzione tra i progetti presentati su cui vi è maggiore convergenza istituzionale che rappresentano una alternativa concreta al passaggio davanti a San Marco, ma che questo vada fatto velocemente e studiando contestualmente tutte le misure necessarie per agevolare la transizione salvaguardando il traffico e la relativa occupazione. L' appello di oggi è l' inizio di un percorso che vedrà la nascita di un tavolo permanente dei lavoratori e delle imprese portuali che mira a sostenere un futuro compatibile e sostenibile per la crocieristica Infine i lavoratori hanno annunciato che se Costa Crociere confermerà la scelta di tornare a **Venezia** per la stagione 2020 con una nave, i lavoratori saranno



Oggi al Piazzale Isonzo della Stazione Marittima di Venezia è andata in scena una conferenza stampa cui hanno preso parte i lavoratori delle imprese portuali che operano a vario titolo per le crociere, molti dei quali attualmente in cassa integrazione, e che hanno voluto far sentire la propria voce davanti a quello che è stato definito "un silenzio assordante della politica e delle istituzioni".



Shipping Italy

Venezia

e ai passeggeri il miglior servizio possibile che ha sempre contraddistinto il porto crociere di Venezia e le migliori misure di sicurezza anti Covid,. Lo stesso varrà per tutte le compagnie che vorranno tornare e aiutare così Venezia a garantire un futuro ai lavoratori e alle famiglie.

Autorità per Venezia il governo promette «Spazio agli enti locali» È caccia al presidente

Il Provveditore Zincone entusiasta: «Fatta la cosa giusta»

Gloria Bertasi

Venezia Roma la definisce «un' operazione rivoluzionaria», di quelle che entreranno nella storia. Ma, a quattro giorni di distanza dal via libera del Consiglio dei ministri all' Autorità per la laguna di Venezia, l' istituzione che gestirà il Mose e gli interventi di salvaguardia, il Comune ancora non si sbilancia. Unico commento che trapela da Ca' Farsetti è che il sindaco Luigi Brugnaro sta facendo «un' analisi accurata del decreto». Che tra calli e campi, sulle scelte del governo, ci fosse maretta era già emerso (l' assessore al Welfare Simone Venturini ha bollato l' operazione con il non troppo cortese epiteto di «carrozzina romano»): Venezia, d' altronde, sperava di essere al comando della sala dei bottoni chiamata a decidere quando sollevare le paratoie all' arrivo dell' acqua alta. Il Mose è, però, opera dello Stato - costata quasi 6 miliardi di euro e travolta dallo scandalo delle tangenti- difficile credere che Roma facesse un passo indietro sulla sua gestione. Ma, garantisce il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli (il decreto approvato venerdì è del Mit): «Gli enti locali ci sono e saranno autorevolmente rappresentati». E aggiunge, «non c' è alcuna volontà di centralizzazione, tutte le istituzioni hanno un obiettivo comune (il bene della città, ndr) e lo perseguiranno insieme». La città in questione, poi, non è una a caso (senza togliere nulla agli altri municipi italiani) ma, ricorda De Micheli, «è Venezia, patrimonio di tutta l' Italia, anzi di tutto il mondo e su Venezia ci sono puntati gli occhi di tutti». Certo, le necessità dei veneziani «vengono per prime», prosegue, ma le une non escludono il ruolo e il peso specifico che la laguna ha su scala internazionale. Tra i tantissimi «occhi puntati» ci sono anche quelli dell' Unesco che ormai quattro anni fa ha messo in mora il governo italiano per non aver fatto abbastanza per Venezia e, tutt' ora, la laguna rischia di finire nella blacklist dei siti patrimonio dell' umanità a rischio se non si sciolgono nodi cruciali quali le acque alte, il passaggio delle crociere e la monocultura turistica. Sotto il profilo tecnico, «l' Autorità per la laguna si riappropria dei poteri del Magistrato alle acque (cancellato, sempre dopo lo scandalo delle mazzette nel 2014, dall' allora premier Matteo Renzi, ndr) - sottolinea De Micheli - A breve sarà pubblicato il decreto, Comune e Regione potranno presentare le loro osservazioni». L' impianto dell' Autorità è comunque stato già deciso: a guidarla un consiglio di gestione con a capo il presidente di nomina governativa («sentiti Comune e Regione») e al suo fianco esponenti di Mit, Mibact e dei ministeri dell' Ambiente e dell' Economia insieme a Comune e Città metropolitana di Venezia e Regione Veneto. L' organo di gestione potrà affidare opere, manutenzioni e altre attività a una società in house, ossia una azienda partecipata al 100 per cento. Nel mentre, il Consorzio Venezia Nuova (Cvn), che dal 1984 è concessionario unico delle opere di salvaguardia della laguna, sarà messo in liquidazione. «Non ho ancora letto il decreto e non siamo stati coinvolti nell' operazione», taglia corto Giuseppe Fiengo, uno dei commissari nominati al Consorzio dall' anticorruzione e dal prefetto di Roma dopo l' inchiesta giudiziaria del Mose. In casa Cvn, c' è preoccupazione per gli scenari futuri, ciò non toglie che ci sia «la disponibilità a ad assecondare qualsiasi disegno». E se il Consorzio trema, il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (l' ex Magistrato alle acque) gioisce delle scelte romane. «Benissimo la nascita dell' Autorità, sono state messe le basi perché per una volta si pensi alle cose giuste, speriamo che vada così ma le premesse ci sono tutte -



commenta il provveditore Cinzia Zincone - Avevo chiesto che non si separassero le competenze sulla laguna dalla gestione del Mose e così è stato». Tra le altre richieste, la valorizzazione delle competenze maturate



Corriere del Veneto

Venezia

in tanti anni di lavoro: «Nel Consorzio e anche nelle imprese - continua Zincone - ma sono fiduciosa». E la fiducia sembra ben riposta, De Micheli, a distanza, fa sapere: «Abbiamo l' esigenza di valorizzare le competenze esistenti». Detto questo, per Zincone, farà da discriminare chi guiderà il nuovo ente. «È davvero importante chi nomineranno - conclude - Bisognerà che tutte le parti coinvolte sappiano collaborare, come stiamo già facendo con il Comune e su **Porto** Marghera con la Regione». Il provveditore, però, anticipa «io a breve vado in pensione», sia mai che qualcuno ipotizzi che l' attuale provveditore sia in corsa per il posto da presidente dell' Autorità. Chi sarà, non è ancora dato a saperlo - «Non abbiamo nemmeno pubblicato il decreto, è assolutamente prematuro, pensare al nome del papabile presidente», sottolinea De Micheli - ma il sottosegretario dell' Economia nonché candidato a sindaco di Venezia Pier Paolo Baretta sul cui futuro all' Autorità erano già circolati rumors segnala: «Sono in pensione, la legge Madia mi esclude e io corro a sindaco».

Il Gazzettino

Venezia

Le idee

Un' Agenzia per Venezia, svolta nel segno dell' agilità

Il decreto Agosto ha istituito una Nuova Agenzia per Venezia e la sua Laguna, con un colpo di spugna che ha cancellato per sempre il Consorzio Venezia nuova, dopo oltre 40 anni di vita e le note peripezie giudiziarie per il **Mose**. È certamente un taglio netto con il passato, anche se il Governo non ha ancora reso noto l' organigramma e L' Agenda scadenze, e lo farà nelle prossime settimane. Non è un caso che il Presidente del consiglio Giuseppe Conte abbia scelto la struttura Agenzia, lui da giurista conosce bene (...) Segue a pagina 23.

GIANFRANCO PERULLI



L' intervento

Un' Agenzia per Venezia, svolta nel segno dell' agilità

Il decreto Agosto ha istituito una Nuova Agenzia per Venezia e la sua Laguna, con un colpo di spugna che ha cancellato per sempre il Consorzio Venezia nuova, dopo oltre 40 anni di vita e le note peripezie giudiziarie per il **Mose**. È certamente un taglio netto con il passato, anche se il Governo non ha ancora reso noto l' organigramma e L' Agenda scadenze, e lo farà nelle prossime settimane. Non è un caso che il Presidente del consiglio Giuseppe Conte abbia scelto la struttura Agenzia, lui da giurista conosce bene le potenzialità di questa nuova forma di amministrazione pubblica. Vediamo rapidamente di cosa si tratta. È un ente pubblico, ma può essere misto pubblico-privato, che nasce nella filosofia amministrativistica come ente non eletto, nominato da chi invece è stato eletto, una sorta di ente di secondo grado, purtuttavia soggetto al controllo della Corte dei Conti data la natura del capitale, i finanziamenti, i bilanci. La sua principale caratteristica è l' agilità, la rapidità delle decisioni, perché il Mercato non aspetta e bisogna garantire l' interesse pubblico. Le sue decisioni non richiedono una particolare formalizzazione provvedimento burocratizzata, provengono da una autorità che garantisce ampio poteri, che dovendo quella di Venezia gestire il **Mose** ha necessità di un decisore unico che decide in tempo reale se e quando schiacciare il bottone per alzare le paratie contro l' acqua alta. Nel mondo la figura Agenzia è molto utilizzata, perché ha contenuti tecnici e di esecuzione, dipende dalla politica nella misura in cui le grandi scelte di indirizzo vengono adottate appunto dagli organi elettivi, Governo, Consigli Regionali, Provinciali e Comunali . Ha una forte connotazione specialistica, perché si occupa di un solo problema, e quindi non richiede molto personale ma esperti riconducibili all' area della tecnica e del diritto, capaci di dare soluzione ai vari problemi che si presentano nella attività dell' Agenzia. È il braccio operativo della politica, che opera con una autonomia controllata, che ha grandi responsabilità dovendo garantire sempre il miglior risultato. È una figura di cui si cominciò a parlare in Italia al tempo delle riforme della PA dell' ultimo decennio del secolo scorso, frutto della elaborazione dei grandi maestri del diritto amministrativo, Nigro, Giannini, Benvenuti, poi poco utilizzata fino ad oggi che pare la nuova forma di amministrazione pubblica per molti problemi tutti caratterizzati da un complicato profilo tecnico. Pare di capire, almeno per quella di Venezia, che si adatterà una soluzione morbida, riutilizzando enti storici come il Magistrato accanto a nuovi soggetti. Così assisteremo a una fase di transizione dal vecchio al nuovo, sperando di superare così la difficile congiuntura economica che potrebbe anche diventare istituzionale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'ente per la Laguna e il Mose

«La nuova Autorità non è una mossa centralistica»

(M.G.) Nel decreto Agosto arrivano l'Autorità per la Laguna e il **Mose**. Addio al Consorzio Venezia nuova. Una rivoluzione. «L'Autorità si riappropria dei poteri del Magistrato alle Acque - dice il ministro Paola De Micheli - Ha due compiti: la Laguna e la gestione del **Mose**. Per quest'ultimo potrà costituire una società in house, quindi cento per cento partecipata dall'Autorità che avrà compiti di gestione manutenzione e organizzazione di queste attività». «Nella stessa norma - ha continuato il ministro - ci sarà il rifinanziamento per la parte finale del completamento del **Mose**, che oggi è operativo in caso di acqua alta ma che ha bisogno di altre opere di completamento». «La presenza dentro l'Autorità dei rappresentanti degli enti locali è assolutamente garantita, e nelle prossime ore - ha concluso - verrà applicato il Decreto seguendo questo criterio di rappresentanza e tutti saranno autorevolmente rappresentati. Non abbiamo nessuna intenzione di fare una operazione centralizzata».



Autorità sulla laguna, il ministro assicura «Saranno coinvolti anche gli enti locali»

Autorità sulla laguna, il ministro assicura «Saranno coinvolti anche gli enti locali»

DIEGO DEGAN

IL MINISTRO CHIOGGIA Via il Consorzio Venezia Nuova, via il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche: a gestire tutte le problematiche della laguna e, in particolare, il Mose, sarà un' Autorità apposita e una società in house (interamente partecipata dall' Autorità) che ne sarà il braccio operativo. La previsione è contenuta nel Decreto agosto, tuttora in formazione, ed è stata ribadita dal ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli, ieri, a Padova, a margine della cerimonia per la sigla dell' accordo sull' alta velocità in Veneto. L' OPERAZIONE «Abbiamo fatto un' operazione rivoluzionaria ha detto la De Micheli l' Autorità, che si riappropria dei poteri del Magistrato alle Acque, ha due compiti: la laguna in quanto tale e la gestione del Mose». Proprio il tema della gestione delle dighe mobili era stato ampiamente dibattuto in questi mesi, dopo l' acqua alta di novembre, che aveva invaso Venezia e Chioggia. In quell' occasione, infatti, il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, aveva chiesto, per tentare di salvare il salvabile, che venissero alzate le barriere della bocca di **porto** di Chioggia. Gli venne risposto, dai commissari, che non era possibile e, a posteriori, si disse anche che poteva essere stato meglio così perché, altrimenti, l' acqua si sarebbe insaccata nella laguna sud facendo ancora più danni. Ma rimase aperta la questione tecnico-politica: nell' eventualità di una nuova crisi, chi avrebbe dovuto decidere se e quali bocche di **porto** chiudere? CHI DECIDERÀ Il sindaco di Chioggia si è sempre espresso per un controllo pubblico dell' opera e il testo attuale del decreto sembra andare in questa direzione. «Nella norma ha, infatti, spiegato la De Micheli - ci sarà il rifinanziamento per il completamento del Mose, e in quella stessa norma si decide la messa in liquidazione del Consorzio Venezia Nuova, nel mentre si costituisce l' Autorità e la società. Contiamo di tenere insieme questo meccanismo, perché abbiamo l' esigenza di valorizzare le professionalità che nel tempo si sono formate nella costruzione di questa grandissima opera pubblica. La presenza dei rappresentanti degli enti locali all' interno dell' Autorità è assolutamente garantita». Ma, a Chioggia, qualcuno si chiede già quale sarà il ruolo effettivo dell' amministrazione locale. L' avvocato Giuseppe Boscolo, ambientalista, presidente del Comitato Legge speciale esprime qualche dubbio. L' Autorità suddetta, infatti, sarà governata da un presidente, un comitato di gestione e un comitato consultivo. Quest' ultimo formato da cinque membri, uno dei quali nominato dal sindaco di Chioggia (gli altri da sindaco di Venezia, comando generale delle capitanerie di **porto**, Autorità portuale, Regione Veneto), ma la gestione operativa sarà del comitato di gestione con sette membri: quattro nominati dai ministeri interessati, uno dalla Regione, uno dalla Città metropolitana e uno dal Comune di Venezia. Chioggia nessuno. «Una retrocessione rispetto alla storica presenza con diritto di voto nel Comitato, prevista dalla Legge speciale commenta Boscolo - la nuova autorità gestirà il Mose e i finanziamenti in laguna, cioè la vita di Chioggia e Sottomarina, per decenni. Le forze politiche, le categorie, la cultura intervengano sul Governo ed i parlamentari, come si è fatto per il blocco del gpl». Il sindaco che, invece, del Mose ha un' opinione largamente positiva, prende tempo: «Esamineremo bene il testo del decreto e tutte le sue implicazioni» © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Mose, enti locali coinvolti nella gestione

La conferma della ministra De Micheli: l' Autorità nazionale costituirà una "società in house" con compiti operativi

«Avete visto, stiamo per completare la rivoluzione. Il Mose funziona», dice Paola De Micheli in visita a Padova e a Verona. La svolta a Palazzo Chigi è arrivata venerdì sera, con il decreto che ha fatto nascere l' Autorità per il governo della laguna di Venezia. Materia che Luca Zaia voleva tutta per sé, come parte integrante dell' intesa sull' autonomia differenziata, da tre anni al centro del negoziato con Roma. Niente da fare. Quando calerà il sipario sul Consorzio Venezia Nuova, la governance verrà trasferita all' **Authority** della laguna e si tratta di capire quali ruoli verranno assegnati al comune di Venezia e alla Regione. La parola d' ordine è una sola: vietato brindare prima di aver tagliato il traguardo. Il Mose è un oggetto misterioso che ha dato solo grattacapi nell' arco di trent' anni, ma le due prove generali di sollevamento delle paratoie hanno dato esito positivo. Un mese dopo la visita in laguna con il premier Conte e il ministro D' Incà, Paola De Micheli torna in Veneto per parlare di Tav, eterna incompiuta dal 1991. Ma non si sottrae alla sfida della laguna di Venezia, anche se sul tavolo del suo ministero è arrivato addirittura il progetto di un tunnel sotto lo stretto di Messina. Questo eviterebbe i problemi di rischio sismico e vulcanico del ponte che Berlusconi aveva inserito nel programma di governo nel 2008, con tanto di affidamento a un consorzio legato alle Coop. Se ne parla da vent' anni e il premier Conte intende riaprire il dossier presentando il progetto a Bruxelles con le risorse del Recovery Fund. Ora tutto è fermo, ma l' idea di un tunnel tra Reggio Calabria e Messina affascina, alla pari di quello della Manica tra Calais e Dover. Sfida vinta ai tempi di Mitterand, uno dei padri dell' Europa unita. Venezia è universale e l' analisi si sposta quindi sul Mose, con la De Micheli che annuncia sorridente: «Nessuno aveva messo nel conto che il Mose potesse entrare in funzione dopo 30 anni di disastri, tutti erano pronti a decretarne il fallimento. Invece ce la stanno facendo: le due prove generali hanno dato esito positivo. Ricordate: quando una donna prende un impegno lo rispetta sempre. Tenetelo bene a mente», dice prima di congedarsi. Il messaggio politico è chiaro: «L' autorità che si riappropria dei poteri del Magistrato alle Acque, avrà due compiti: la laguna in quanto tale e la gestione del Mose. L' Autorità potrà poi costituire una società in house, che avrà compiti operativi di gestione e manutenzione del Mose. Nella stessa norma ci sarà il rifinanziamento per la parte finale del completamento del Mose che oggi è operativo ma che ha bisogno di una serie di opere di completamento e la messa in liquidazione del Consorzio Venezia Nuova. Un percorso che durerà nel tempo. La presenza dei rappresentanti degli enti locali all' interno dell' Autorità è assolutamente garantita, e nelle prossime ore verrà pubblicato il Decreto. E tutti saranno autorevolmente rappresentati perché non vogliamo fare un' operazione centralizzata» conclude la ministra. L' ultimo capitolo è legato ai fondi per il funzionamento vero e proprio del Mose. Non solo da ottobre 2020, ma da fine 2021 quando i cantieri dovranno essere consegnati. Si tratta di garantire almeno 100 milioni l' anno. Paola De Micheli sorride e fa capire: ma secondo voi l' Europa non ci dà una mano per salvare Venezia? --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' appello

«Consorzio, Thetis e Comar 250 posti di lavoro da salvare»

La Cisl veneziana chiede al governo di coinvolgere i sindacati nella nuova governance per la salvaguardia di Venezia e della laguna

«La costituzione della nuova Autorità per Venezia deve coinvolgere anche le organizzazioni sindacali dei lavoratori per tutelare l' occupazione e la professionalità acquisiti dai lavoratori del **Mose**». A chiederlo è il segretario generale della Cisl veneziana, Paolo Bizzotto, che lancia un appello direttamente al Governo e in particolare al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. «Per la Cisl di Venezia e le sue federazioni di categorie dei lavoratori chimici edili e meccanici (Femca, Filca e Fim) già dai primi segnali di richiesta di riduzione degli occupati nella realizzazione del **Mose**» dice Bizzotto «si era individuata la soluzione per il mantenimento dell' occupazione di tutte e tre le aziende del Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar nella salvaguardia della laguna e nella gestione e manutenzione del **Mose**». «Le competenze acquisite da questi lavoratori non potevano essere disperse con la fine dell' opera» aggiunge il segretario generale della Cisl veneziana «bene quindi che il nuovo soggetto proposto dal Governo, l' Autorità per Venezia, agisca per salvaguardare tutti 250 lavoratori e la loro professionalità ancora utile per la difesa di Venezia». La Cisl veneziana chiede quindi al Governo che le organizzazioni sindacali dei lavoratori «siano coinvolti nella governance di una grande e complessa opera come il **Mose** e possano, dunque, partecipare a pieno titolo ai futuri progetti per la salvaguardia della laguna e del suo ambiente, visto quanto hanno contribuito professionalmente finora e senza nessun coinvolgimento nelle altre vicende dello scandalo del **Mose**». Il mese scorso, durante le prove del **Mose** a cui ha partecipato anche il premier, Giuseppe Conte, il segretario della Cisl, insieme a quelli della Cgil (Ugo Agiollo) e della Cisl (Gerardo Colamarco) avevano ricordato al Governo i problemi da risolvere per la salvaguardia di Venezia sono anche il pagamento degli stipendi dei 250 dipendenti del Consorzio Venezia Nuova e delle sue società controllate, Thetis e Comar, nonché «la necessità di garantire il futuro occupazionale di tutti i lavoratori che sono attualmente impegnati, con la loro professionalità acquisita in anni di lavoro, nelle di completamento e avviamento dell' opera delle dighe mobili». --



Approda in porto la nave sequestrata dal Tribunale

Ormeggiata dopo giorni di attesa in rada Ancora a bordo i 13 uomini dell' equipaggio Dubbi sulle assicurazioni secondo le quali sarebbero stati pagati i debiti dell' armatore

L' ODISSEA MESTRE La nave Zeynalabdin Tagiyev, sotto sequestro e costretta a restare in rada davanti a Malamocco dal 12 giugno scorso, è entrata in porto ieri mattina trainata da due rimorchiatori Panfido, ed è stata ormeggiata nel canale industriale Nord alle banchine dell' ex Italiana Coke, le uniche libere del porto commerciale di Marghera, non distanti dallo stabilimento Fincantieri. L' EQUIPAGGIO Per i 13 membri dell' equipaggio si apre, dunque, un' altra fase che, se da un lato ha l' aspetto positivo di essere riparata in un porto e non in mezzo al mare, dall' altro lascia i marinai nella totale incertezza sul pagamento degli stipendi che non ricevono da gennaio, sulla possibilità di tornare in Patria, l' Azerbaigian, sul futuro del loro lavoro. La settimana scorsa, infatti, il Comitato ristretto per il welfare della gente di mare (con i rappresentanti dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico settentrionale**, Adspmas, della Capitaneria, della Regione, del Comune, di Mariport, e di Stella Maris' Friends) ha deciso di far entrare la Zeynalabdin Tagiyev in porto per ragioni di sicurezza, per evitare che un' altra nave le potesse finire addosso; ma la questione umanitaria ed economica, posta da alcuni partecipanti all' incontro, non è stata affrontata operativamente. Per cui ora si tratta di capire chi fornirà almeno cibo e acqua, oltre al carburante per far funzionare i generatori di corrente della nave che è lunga 140 metri e larga 17 e venne costruita nel 2006 per portare merci alla rinfusa, dato che l' armatore della società Palmali Deniz Cilik è in bancarotta (con un buco di 900 milioni di dollari e varie navi bloccate in giro per il mondo, comprese due nel porto di Oristano, due a Ravenna e questa a Venezia) ed è pure in prigione perché accusato di aver in qualche modo partecipato al tentato golpe contro il premier turco Erdogan del 2016. LE SPERANZE In questi giorni il comandante della nave ha detto a Paolo Siligato, il rappresentante del Sindacato mondiale dei marittimi ltf, di aver ricevuto una mail secondo la quale tutto sarebbe stato sistemato e che una banca svizzera avrebbe saldato i debiti per far ripartire la nave o perlomeno per pagare gli stipendi arretrati. Paolo Siligato, però, ha fatto delle verifiche e pare che la banca non ci sia e che gli uffici dell' armatore non abbiano dato alcuna garanzia. La nave, pertanto, continua ad essere sequestrata per ordine del Tribunale di Venezia su iniziativa di alcuni creditori, che probabilmente sono i fornitori del carburante, ma ora c' è il rischio che venga richiesto un nuovo sequestro da parte dei rimorchiatori che ieri, appunto, hanno portato la nave in porto, così la speranza dei marittimi di riavere i loro soldi arretrati (circa 140 mila dollari) si allontanerebbe ancora di più. E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Elettrificazione delle banchine a Savona e Genova

Redazione

GENOVA Via libera all'elettrificazione delle banchine nei porti di Savona e Genova. La Conferenza unificata Stato-Regioni-città ha infatti dato il via al decreto della ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, sbloccando 906 milioni destinati a 23 opere portuali su tutto il territorio nazionale. Una prima tranche di 794 milioni verrà utilizzata per i primi venti interventi ritenuti prioritari e immediatamente cantierabili, nonché rispondenti ai criteri di sostenibilità ambientale, di messa in sicurezza e completamento di opere già parzialmente finanziate. Per i porti di Genova e Savona si tratta della realizzazione del Cold Ironing, l'elettrificazione delle banchine del Terminal Crociere e Traghetti a Genova per 19,2 milioni e del Terminal Crociere di Savona per 10,2 milioni. La seconda parte, pari a 112 milioni di euro, sarà assegnata nel prossimo mese di Settembre, a seguito del riparto del Fondo Investimenti 2020.



la diga foranea Candidata per un finanziamento di 600 milioni

Il porto di Genova nel Recovery Fund

LUISA LEONE

Due anni dopo il crollo del Morandi il **porto** di **Genova** si arma per la svolta, mettendo in cantiere investimenti per quasi 2 miliardi di euro. Lo racconta in questa intervista Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità Portuale.

Domanda. Presidente, a due anni dal Morandi quali riflessi ancora sul **porto?** Risposta. Dal Morandi abbiamo recuperato; anzi, con l' apertura del nuovo viadotto ci troviamo a **Genova** in una situazione migliore della precedente. Al momento del tragico crollo la viabilità cittadina a mare del

ponte era a due corsie e non c' era la via della Superba, aperta nel **porto** proprio per l' emergenza. Ora abbiamo tre corsie per senso di marcia in città, resta la Superba e poi c' è il nuovo ponte che è un' infrastruttura certamente

più adeguata a una città moderna. **D. Tutto rientrato insomma?** R. Purtroppo no. A **Genova** la situazione è migliorata ma sulla rete autostradale ligure restano forti criticità. Rispetto a qualche settimana fa va meglio, ma diciamo che siamo passati da uno stato di grave disagio a uno di disagio. **D.**

Che cosa ha fatto l' Autorità per superarlo? R. Ci siamo attivati per migliorare l' ultimo miglio stradale ma anche i collegamenti ferroviari, potenziandoli nel bacino di Prà, dove abbiamo già inaugurato il secondo binario, e riqualificando la galleria di Molo Nuovo, nello scalo di Sanpierdarena, superando il problema dell' elettrificazione della linea. **D. Basterà per aumentare i volumi su rotaia?** R. Puntiamo a raddoppiare il traffico su rotaia dall' attuale 12-13% al 25%, facendo leva, oltre che su collegamenti migliori, anche sugli incentivi tariffari. Quelli in vigore sono legati all' emergenza, ma intendiamo chiedere alla Ue l' ok alla loro trasformazione in sgravi strutturali, vista la serie di emergenze che hanno riguardato il territorio ligure. **D. Sul fronte degli investimenti che risorse ci sono a disposizione?** R. Abbiamo in cantiere progetti per quasi 2 miliardi di euro e diversi bandi sono già stati aggiudicati. Per esempio, Pizzarotti realizzerà l' ultimo miglio stradale per 134 milioni; il progetto per la riqualificazione del waterfront, che vale circa 100 milioni, è stato affidato a Vitali; la progettazione dell' ampliamento dell' aeroporto di **Genova**, controllato dal **porto**, è stata aggiudicata a Onework. Ancora: stiamo per lanciare la prima fase, del valore di 150 milioni, per l' espansione dei cantieri di Fincantieri a Sestri Ponente, per la quale la legge di Stabilità ha messo a disposizione 480 milioni. E già prepariamo il bando per la fattibilità della seconda fase. Poi c' è la diga foranea.. **D. La diga è un grosso investimento; dove prenderete i denari?** R. Abbiamo inviato a Palazzo Chigi le schede del progetto per farlo rientrare nel Recovery Fund con un finanziamento da 600 milioni. **D. Affronterete una concorrenza agguerrita...** R. Abbiamo il vantaggio di star già completando il progetto di fattibilità tecnico-economica, affidata



MF

Genova, Voltri

a Technical, che contiamo sia ultimato a breve. E la Commissione Ue chiede all'Italia proprio di presentare progetti che abbiano superato almeno questo primo stadio. Puntiamo al lancio di un appalto integrato (progettazione e costruzione, ndr) per i primi mesi del 2021. **D. Cosco aveva minacciato di lasciare Genova, com'è finita?** R. Cosco ha comprensibilmente segnalato una situazione di difficoltà del lavoro nello scalo, dovuto in grandissima parte alla difficile situazione della viabilità ligure. Ma ciò non si è tradotto in un abbandono del porto da parte sua né di altri operatori. Per il semplice fatto che, per mille ragioni, resta il più competitivo per servire il Nord Italia. **D. E la joint venture con la Cina nell'ambito degli accordi sulla Via della Seta?** R. Genova, come altri porti, aveva avviato un'iniziativa di sviluppo commerciale. Poi sono subentrate tensioni di carattere geopolitico, riflesse anche a livello commerciale. Tensioni che hanno portato a mettere in stand by le intese, poi è arrivato il Covid a rendere più delicata la situazione. Come Autorità ci rimettiamo alle indicazioni che il governo darà sulla materia. (riproduzione riservata)

MSC CROCIERE

Salpano due navi da Genova e Bari

MSC Grandiosa e MSC Magnifica sono le prime navi in partenza per **crociere** complete con itinerari di una settimana nel Mediterraneo occidentale e orientale, con partenze da Genova (16 agosto) e da Bari (29 agosto) in assoluta sicurezza. «Ringraziamo il governo per il decisivo supporto sia nella fase di emergenza, sia nella ripartenza con la definizione dei protocolli e la riapertura dei porti», ha detto il presidente esecutivo Piefrancesco Vago.

The image shows a page from the newspaper 'Il Giornale di Bordo'. The main headline is 'Nautico, tornano i big E Genova riparte dalle sue nobili radici'. Below it, there are several smaller articles with images of ships and yachts. The articles include: 'Il gabbiano fa poler con i Panami', 'Tutti i segreti del nuovo 58 metri', 'Settemari Yacht lascia Dufour e sale su Bénéteau', and 'Salpano due navi da Genova e Bari'. The page also features a small photo of a yacht and a portrait of a man.

Prima crociera dopo il lockdown, Genova in allerta: tamponi e controlli per 4mila passeggeri

Il 16 agosto parte Msc Grandiosa: percorsi speciali e aree riservate, passeggeri scaglionati e 15 postazioni per eseguire il test

Genova . E' già in **porto** da qualche giorno Msc Grandiosa , la nave destinata a compiere la prima crociera in Italia dopo il lockdown salpando da **Genova** domenica 16 agosto . Ma è soprattutto a terra, nei locali della stazione marittima fin da marzo svuotata dei turisti, che fervono i preparativi per accogliere e controllare in maniera meticolosa fino a 4.200 passeggeri , tanti ne potranno salire a bordo rispettando il limite di capienza fissato al 70%. Gli ospiti, che saranno non solo italiani ma provenienti da Paesi europei e dell' area Schengen, saranno fatti arrivare scaglionati nel corso della giornata per evitare assembramenti. Le operazioni inizieranno intorno alle 10 del mattino. "Nella sala 5 al livello della calata avverrà la misurazione della febbre - spiega Edoardo Monzani , presidente di Stazioni Marittime - poi, se la temperatura non sarà superiore ai 37,5 gradi, i croceristi saranno fatti accomodare e portati a gruppi al piano ammezzato dove verrà eseguito il tampone a tutti". Si tratterà di un vero e proprio test molecolare oro-faringeo, ma più rapido rispetto a quelli usati in ambito sanitario. Saranno attivate 15 postazioni, ognuna presidiata da medici e infermieri schierati direttamente da Msc.

Ciascuno dovrà attendere circa 40 minuti nel salone nord presso l' area imbarchi, equipaggiata con circa 400 posti a sedere ben distanziati tra loro. Nel frattempo il personale medico analizzerà tutti i campioni a bordo della nave. A quel punto, chi risulterà negativo potrà dirigersi al check-in e salire a bordo della nave, dove sarà consegnato a tutti i passeggeri un braccialetto elettronico in grado di tracciare tutti i contatti avuti a bordo, un po' come fa l' app Immuni. I dati saranno conservati da Msc per due settimane e permetteranno di ricostruire la catena epidemiologica qualora un ospite risultasse positivo dopo l' imbarco. Anche il bagaglio sarà sanificato in un macchinario apposito. Se qualcuno dovesse risultare positivo , verrà trasferito in un' altra area dove sarà sottoposto a un tampone completo per un' ulteriore verifica. Il test sarà inviato subito al laboratorio dell' ospedale San Martino che nel giro di poche ore comunicherà alla compagnia l' esito definitivo. Se verrà confermato il contagio sarà tassativamente vietato l' ingresso a bordo. Procedure, insomma, che si preannunciano piuttosto lunghe e complesse , soprattutto se la nave andrà verso il tutto esaurito. Cosa che sembra probabile, visto il boom di prenotazioni registrato da Msc nelle prime ore di vendita dei biglietti. La partenza è prevista tra le 18 e le 19, ma uno slittamento dei tempi è già in previsione e la Grandiosa potrebbe lasciare il **porto** di **Genova** solo a tarda notte . Dopo **Genova** la nave toccherà Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta . Un viaggio breve, tutto nel Mediterraneo occidentale, e dopo una settimana esatta sarà di nuovo all' ombra della Lanterna per la seconda partenza che potrà beneficiare di un meccanismo già rodato. La prima volta, però, sarà da tenere sotto osservazione, soprattutto perché non sarà facile gestire flussi così numerosi mantenendo il distanziamento sociale imposto dalle normative. A bordo sono previste tra l' altro nuove modalità di accesso ai ristoranti e buffet , dispenser di gel igienizzante, igienizzazione dell' aria a bordo con tecnologia UV-C che uccide il 99,97% dei microbi, e servizio sanitario ulteriormente potenziato con il 10% di cabine riservate per riservate per eventuale isolamento di casi sospetti. Nelle escursioni, esclusivamente "protette", anche guide turistiche e autisti saranno sottoposti a controlli sanitari e indosseranno dispositivi anti contagio.



Shipping Italy

Genova, Voltri

La ripartenza di Costa Crociere è fissata (per ora) al 20 settembre

Dopo il semaforo verde alla ripartenza delle crociere acceso dal Governo con un provvedimento inserito nel decreto Agosto e l'immediato annuncio di Msc Crociere che già da domenica prossima (16 agosto) farà tornare a salpare la sua prima nave (Msc Grandiosa) dal porto di Genova, in tanti si domandano per quale motivo Costa Crociere non abbia ancora reso noto la data in cui ripartiranno i suoi itinerari. Due giorni fa una nota del gruppo ha riportato le parole dell'amministrato delegato Michael Thamm che si è limitato a dire: "La graduale ripresa delle nostre attività darà sollievo al tessuto economico e turistico locale e ai nostri 5.000 fornitori e partner commerciali e agli oltre 7.500 agenti di viaggio che, in Italia, hanno sofferto a causa della lunga pausa che abbiamo vissuto". Thamm ha poi aggiunto: "La ripresa delle nostre operazioni è però, in questa fase, 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 la piena attuazione dei protocolli emessi dal Governo italiano in modo da poter garantire, tutti insieme, un riavvio regolare, organizzato e sicuro delle nostre crociere, sia a bordo sia 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 per la vacanza che è loro mancata in questi mesi". Nessun dettaglio in più finora né sulla data di ripartenza né sui porti che verranno scalati. Il sito web della compagnia negli ultimi giorni è stato aggiornato e l'offerta commerciale ad oggi disponibile per l'acquisto parte dal 20 settembre con un itinerario di quattro giorni (tre notti) a bordo di Costa Fascinosa con partenza da Savona e scali a Marsiglia, Barcellona (con sosta di appena 6 ore in porto) e ritorno nel porto ligure. Prezzi a persona a partire da 359 euro. Questa sarebbe dunque, ad oggi, la crociera della ripartenza, cui farà seguito un altro itinerario simile proposto con Costa Diadema sempre da Savona e con toccate a Barcellona, Marsiglia e ritorno nella città della Torretta. Dai giorni successivi potrebbero progressivamente rientrare in linea più navi ed essere riattivati altri itinerari anche di sette giorni. Non è chiaro al momento se Costa Crociere abbia in previsione di anticipare la ripartenza anche prima del 20 settembre (come è probabile) o se invece intenda attendere ancora più di un mese prima di far salpare la sua prima nave post-Covid. La compagnia 'sorella Aida', marchio dedicato alla clientela tedesca ma con navi battenti bandiera italiana, ha appena annunciato che i suoi itinerari ripartiranno il 6 settembre dopo il rinvio di circa un mese dovuto alla mancanza di autorizzazioni da parte dello Stato di bandiera dove è iscritta la flotta (l'Italia appunto). A proposito della ripartenza delle navi Costa c'è infine un ultimo aspetto da sottolineare. Se i primi itinerari post-Covid prevedranno, come pubblicizzato attualmente sul sito della compagnia, toccate in diversi Paesi esteri oltre quelli italiani, l'emendamento ad hoc per la compagnia genovese il cui inserimento è stato ottenuto con fatica all'interno del decreto Rilancio si sarà rivelato uno sforzo inutile. Per settimane i vertici di Costa e di Confitarma si sono infatti battuti a Roma affinché fosse concesso alla compagnia di poter usufruire dei consueti sgravi contributivi e fiscali anche se le sue navi sarebbero state impiegate solo su rotte di cabotaggio con toccate esclusivamente in porti italiani.



Depo il semaforo verde alla ripartenza delle crociere acceso dal Governo con un provvedimento inserito nel decreto Agosto e l'immediato annuncio di Msc Crociere che già da domenica prossima (16 agosto) farà tornare a salpare la sua prima nave (Msc Grandiosa) dal porto di Genova: in tanti si domandano per quale motivo Costa

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Termoscanner e tamponi, tutti i preparativi sulle banchine

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

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 sostenuta 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.



Comune di Genova: Waterfront di Levante, il mare si riprende il suo spazio

Iniziato il riempimento acqueo del canale realizzato nell' area dell' ex Nira. Prosegue il percorso di profonda trasformazione dell' area fieristica Il mare dell' area della Fiera di Genova si sta pian piano riprendendo i propri spazi dando sempre più vita al progetto del 'Waterfront di Levante' elaborato, nel 2017, dall' architetto Renzo Piano con il suo team, e donato al Comune di Genova, alla Regione Liguria e all' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**. Tre motopompe dalla potenza complessiva di più di mille metri cubi all' ora gettano da questa mattina acqua marina nei 15mila metri cubi dell' invaso. Le operazioni si concluderanno in meno di 14 ore. Lo specchio d' acqua ha una superficie di 3.340 metri quadrati e la profondità è di 4,5 metri. Sono stati scavati oltre 32mila metri cubi di materiali, demoliti oltre 3 mila metri cubi di sovrastrutture in cemento armato e oltre 2.400 metri cubi di moli (di cui ancora quello che fa da diga da rimuovere). Con l' inizio del riempimento acqueo del primo tratto del canale navigabile sorto al posto dell' auditorium dell' edificio ex-Nira, prosegue quindi il percorso di profonda trasformazione dell' area fieristica. L' area con le finiture esterne e il posizionamento della scultura 'Muraglia' di Pietro Cascella sarà pronta a metà settembre, in tempo per il prossimo Salone Nautico. La scultura (lunga 61 metri e alta 5) è stata smontata quando è stato demolito il palazzo ex-Nira Ansaldo ed è stata conservata con cura - d' intesa con la Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio della Liguria - nei depositi della Fiera di Genova. Durante la progettazione esecutiva si è riscontrato che con i dovuti accorgimenti progettuali l' opera trova la sua quasi naturale collocazione sulla banchina al di sotto della Batteria Stella. È prevista anche l' illuminazione scenica dell' opera. Le operazioni di realizzazione del primo tratto di canale navigabile hanno subito un leggero allungamento dei tempi causato dall' emergenza COVID e dal rinvenimento di roccia compatta più in superficie di quanto risultasse da vecchie carte nautiche. Il 'ritorno' dell' acqua in darsena, il cui accesso principale è prospiciente la fortificazione seicentesca della cerchia muraria genovese ex 'Batteria Stella', è il presupposto indispensabile per realizzare gli altri tratti del 'canale-urbano' oggetto di progettazioni successive. Il canale scorrerà parallelo alla costa, e si estenderà dal Palasport nella zona fieristica fino a Porta Siberia nell' area del Porto Antico. L' avanzamento dell' opera - il cui costo complessivo è di circa 5 milioni di euro - è stato presentato questa mattina alla presenza dell' assessore all' urbanistica del Comune di Genova, della direzione lavori pubblici del Comune di Genova e dei rappresentanti di CMCi scarl consorzio stabile, la ditta che sta eseguendo i lavori.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Marina del Canaletto a Pagliari, un altro round in tribunale

Non È ancora finita. E questa volta la posta in palio È altissima, la concessione stessa. Il 24 settembre, ancora una volta, si troveranno di fronte, al Consiglio di Stato, l' **autorità portuale** della Spezia e l' avvocato Daniele Granara. Si parla ancora delle modalità di trasferimento dalla marina del Canaletto al nuovo Molo Pagliari, una storia iniziata all' e poca del presidente Lorenzo Forcieri. Il porto aveva fretta di interrare le marine storiche, pareva che il gruppo Contship fosse pronto ad attuare i lavori previsti dalla concessione. Il sistema di domino prevedeva i lavori al Molo Garibaldi, lo spostamento dei container da Calata Paita, l' avvio del waterfront. E il prezzo da pagare era l' interrimento delle marine, con il trasferimento delle 800 barche al Molo Pagliari. In realtà, ad oggi, non È ancora successo niente. Tuttavia Forcieri, attraverso trattative individuali, era riuscito a fermare i ricorsi dei concessionari, muscolai compresi. Tutti tranne due, i "ribelli" Scafi e La Palma. I ricorsi erano andati male, ma il loro legale, Granara, si È avvinghiato ad un passaggio della prima sentenza, del 2015, in cui i giudici avevano fatto cenno alla necessità di rinegoziare gli accordi. E su quel punto si sono innestati ripetuti ricorsi al Consiglio di Stato. Uno dei due concessionari, Mario Iacopini, persona mite e stimata da tutti, È mancato. Resiste pertanto in ricorso un solo concessionario, Mauro Cerretti. E la posta in palio È il diritto a mantenere la concessione. Secondo l' **autorità portuale**, la Scafi È abusiva, tanto che sono già partite sia denuncia che ingiunzioni di pagamento, per presunta occupazione indebita. In base a questa linea, la Scafi rischia ora di perdere il posto. Granara È deciso a strappare ai giudici l' obbligo di 'ottemperare alla sentenza del 2015». L' **autorità portuale** ha risposto a denti stretti, disponendo l' ennesimo affidamento di patrocinio legale. Il decreto del presidente Carla Roncallo È lapidario, nel sostenere che 'la sentenza impugnata per ottemperanza È inequivocabilmente e completamente favorevole all' **autorità portuale**» e che 'il Consiglio di Stato ha rigettato tutti i motivi di appello proposti dal ricorrente». La parola tutti È stata scritta in neretto, con tanto di sottolineatura, fatto curioso, trattandosi di un atto ufficiale. Si legge, ancora, che 'la sentenza di cui i ricorrenti chiedono interpretazione È giunta all' esito di un lunghissimo percorso, posto in essere dallo stesso ricorrente, uscito soccombente in tutti i precedenti gradi di giudizio». I gradi di giudizio non sono stati due, come di norma, prima il Tar e poi il Consiglio di Stato. Siamo arrivati a quattro. Secondo la Roncallo, 'il nuovo ricorso È chiaramente pretestuoso». A contrastare Granara, deciso a non mollare, saranno ancora una volta gli avvocati Luigi Cocchi e Gerolamo Taccogna. Intanto, nessuna delle 800 barche È stata ancora trasferita. E i lavori del Molo Garibaldi non sono nemmeno stati messi a bando. SO. CO.



Lotta all'erosione (e al porto), Orietta Colacicco scende in campo

La presidente dei Paladini Apuoversiliesi si è candidata con Forza Italia-Udc. «Ci ho riflettuto a lungo, è il momento di alzare il tiro»

MASSA «Dopo aver a lungo riflettuto su questa strada lunga e difficile, con coraggio ho preso questo impegno e sono candidata nel collegio di Massa come rappresentante della società civile, nella lista di Forza Italia Udc». Lo afferma Orietta Colacicco, co-fondatrice e presidente dei Paladini Apuoversiliesi. L'associazione, che ha preso il via 21 anni fa, ha per scopo la tutela ambientale e la valorizzazione culturale del territorio, con al centro l'erosione della spiaggia, in particolare a Marina di Massa.. «Dopo 21 anni di battaglie contro l'avanzare dell'erosione - dice la Colacicco -, bisogna alzare il tiro, perché siamo a una stretta e aleggia l'ampliamento del porto di Carrara, che potrebbe accelerare in modo esponenziale l'avanzata dell'erosione. Va ricordato che nel 2001 l'ampliamento del porto fu bloccato dall'allora ministro dell'ambiente Altero Matteoli. C'è stata parte del tanto atteso ripascimento a Poveromo in tarda primavera, si è visto all'altezza del bagno Orizzonte e Sport e Natura qualche miglioramento, ma bisogna verificare la tenuta,

terminare l'altro tratto e soprattutto pensare e procedere verso Ronchi, Marina di Massa e la Portaccia. E' in gioco tutta l'economia del mare. Bisogna trovare una soluzione, studiare, mitigare i danni portati dal fenomeno, evitando tentativi alla cieca, come le innumerevoli opere fatte negli anni scorsi dalla Regione, inutili e dannose. Sul litorale la stagione, pur e in funzione del Covid in un qualche modo resiste, perché la gente preferisce rimanere in Italia, ma bisogna chiedersi che cosa avverrà poi, l'anno prossimo e gli anni a venire». Il problema dell'erosione va visto e allargato in un'ottica... rivoluzionaria, soprattutto lungimirante, allargando il discorso all'economia futura del nostro territorio che necessariamente, se si vuole salvare, deve puntare su ciò che realmente esiste ed esisterà: il mare, i monti e le bellezze artistiche e paesaggistiche. L'industria, come si è visto anche in passato, con scelte scellerate dal punto di vista ambientale, non ha futuro dal punto di vista dell'occupazione, a maggior ragione oggi con le nuove tecnologie e l'avvento dell'intelligenza artificiale. La classe politica, i sindacati, le categorie economiche e gli imprenditori non possono non tenerne conto per non ripetere gli errori del passato. Orietta Colacicco è su questa lunghezza d'onda. «Ci vuole - afferma - una visione per affrancare chi proprio è venuto per la prima volta per non correre rischi all'estero o spostandosi lontano. Ci vuole la conversione del Porto di Carrara in turistico con una banchina per il commerciale. Il porto del marmo, celebrazione del senso del territorio con le Apuane, le cave, i blocchi, sul piazzale, l'arte delle statue intorno, il sogno schizzato dal socio Tiziano Lera, capace di rilanciare l'intera economia, enfatizzando l'orgoglio di una terra che da una parte sale nei boschi, ricca di frutti golosi per il palato, di olio, vino, pane e cipolle bianche, da far conoscere e gustare. Dall'altra si stende sul mare: una cartolina illustrata. Che fare ancora per tutelare e valorizzare ambiente e territorio? Questa è la domanda che si sono posti i Paladini. E la risposta di alcuni del direttivo è stata passare dal bussare alle istituzioni, al provare a entrare nelle istituzioni o almeno di incidere, con la mia candidatura». Luca Cecconi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

porto

Trovati sette carichi di agrumi infetti

LIVORNO Sette intercettazioni di agrumi infetti da gennaio a oggi al **porto** di **Livorno**. A comunicarlo il Servizio fitosanitario regionale che «prosegue la sua costante attività di ispezione tesa a evitare il pericolo di introduzione di organismi nocivi per le piante nel territorio dell'Unione Europea e minacciare gravemente il patrimonio agricolo e ambientale. Attività mai interrotta neppure durante l'emergenza sanitaria da Covid». Le sette intercettazioni hanno riguardato la «macchia nera degli agrumi» e «il cancro batterico degli agrumi», gli organismi nocivi più frequentemente individuati: una loro introduzione e diffusione comporterebbe un notevole danno alle regioni agrumicole (Italia meridionale e Spagna) dato che entrambi i patogeni rendono i frutti non più commercializzabili. La frutta, che proveniva da Argentina, Uruguay, Brasile e Cina, non è quindi entrata in Ue ed è stata rispedita al mittente. --

The image shows a page from the newspaper 'Il Tirreno' with several news items. The main headline is 'Prende a calci un anziano mentre è in fila alle Poste' (An elderly man kicks while in line at the Post Office). Other visible headlines include 'Trovati sette carichi di agrumi infetti' (Seven loads of infected citrus fruits found) and 'Con l'auto contro un palo. Feriti marito e moglie: lei soccorsa col Pegaso' (With the car against a pole. Husband and wife injured: she rescued with the Pegaso). There are several small photographs accompanying the articles, including one of a person's face and another of a car.

Agricoltura: agrumi infetti, 7 intercettazioni porto Livorno

Da gennaio a oggi, per cosiddetta macchia nera e cancro batterico

(ANSA) - FIRENZE, 10 AGO - Sette intercettazioni di agrumi infetti da gennaio ad oggi al **porto** di **Livorno**. A comunicarlo è il Servizio fitosanitario regionale che prosegue, informa una nota, "la sua costante attività di ispezione tesa ad evitare il rischio/pericolo di introduzione di organismi nocivi per le piante nel territorio dell' Unione Europea e minacciare gravemente il patrimonio agricolo ed ambientale toscano e nazionale. Attività mai interrotta neppure durante l' emergenza sanitaria da Covid". Le sette intercettazioni anno riguardato la cosiddetta 'macchia nera degli agrumi' e 'il cancro batterico degli agrumi', gli organismi nocivi più frequentemente individuati: una loro accidentale introduzione e diffusione comporterebbe un notevole danno alle regioni agrumicole (Italia meridionale e Spagna) dato che entrambi i patogeni rendono i frutti non più commercializzabili. La frutta, che proveniva da Argentina, Uruguay, Brasile e Cina, non è quindi entrata in Ue ed è stata rispedita al mittente o distrutta oppure inviata a un Paese terzo extra Ue. Attraverso il **porto** di **Livorno**, tra i principali punti di ingresso di vegetali e prodotti vegetali provenienti da Paesi extra Ue, vengono importate diverse tipologie di prodotti (soprattutto frutta fresca, sementi e legname) tutti sottoposti a controllo fitosanitario. "Tra maggio e ottobre - si spiega - arrivano considerevoli quantitativi di agrumi che vengono scrupolosamente ispezionati, soprattutto per il rischio di introduzione di mosche e farfalle della frutta, nonché di batteri e funghi la cui presenza nella Ue non è stata ancora segnalata ed in grado di danneggiare gravemente le produzioni agricole. Gli agrumi provengono soprattutto da Sud Africa, Argentina, Uruguay e Brasile. Per procedere celermente nell' attività di controllo, i frutti con una sintomatologia riconducibile rispettivamente al 'cancro batterico degli agrumi' ed alla 'macchia nera degli agrumi' vengono campionati e sottoposti ad analisi di biologia molecolare presso il laboratorio del Servizio fitosanitario della sede di **Livorno**, all' Inteporto toscano 'Amerigo Vespucci': in genere già in due ore si ha la possibilità di capire se la merce può essere importata o meno. (ANSA).



Intercettati nel porto di Livorno 7 carichi di agrumi infetti

FIRENZE (ITALPRESS) - Sette carichi di agrumi infetti sono stati intercettati da gennaio ad oggi al **Porto** di **Livorno**. A comunicarlo è il Servizio Fitosanitario regionale della Toscana che prosegue la sua attività di ispezione per evitare il rischio di introduzione di organismi nocivi per le piante nel territorio dell' Unione Europea e minacciare gravemente il patrimonio agricolo e ambientale toscano e nazionale. Attività mai interrotta neppure durante l' emergenza sanitaria da Covid. Sette intercettazioni che hanno riguardato la cosiddetta "macchia nera degli agrumi" e il "cancro batterico degli agrumi", gli organismi nocivi più frequentemente individuati: una loro accidentale introduzione e diffusione comporterebbe un notevole danno alle regioni agrumicole (Italia meridionale e Spagna) dato che entrambi i patogeni rendono i frutti non più commercializzabili. La frutta, che proveniva da Argentina, Uruguay, Brasile e Cina, non è quindi entrata in Ue ed è stata rispedita al mittente o distrutta oppure inviata a un paese terzo extra Ue. Attraverso il **Porto** di **Livorno**, uno dei più importanti nel Mar Mediterraneo e tra i principali punti di ingresso di vegetali e prodotti vegetali provenienti da Paesi extra UE, vengono importate diverse tipologie di prodotti (soprattutto frutta fresca, sementi e legname) tutti sottoposti a controllo fitosanitario. Tra maggio e ottobre arrivano considerevoli quantitativi di agrumi che vengono scrupolosamente ispezionati, soprattutto per il rischio di introduzione di mosche e farfalle della frutta, nonché di batteri e funghi la cui presenza nella Ue non è stata ancora segnalata ed in grado di danneggiare gravemente le produzioni agricole. Gli agrumi provengono soprattutto da Sud Africa, Argentina, Uruguay e Brasile. Per procedere celermente nell' attività di controllo, i frutti con una sintomatologia riconducibile rispettivamente al 'cancro batterico degli agrumi ed alla 'macchia nera degli agrumi vengono campionati e sottoposti ad analisi di biologia molecolare presso il laboratorio del Servizio Fitosanitario della sede di **Livorno**, all' Inteporto Toscano 'Amerigo Vespucci'. Le analisi vengono effettuate nel più breve tempo possibile, in genere già in due ore si riesce a capire se la merce può essere importata o meno. (ITALPRESS).



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

protezione civile

Sale a tre il numero delle ecoballe recuperate in mare

piombino Sale a tre il numero delle ecoballe di combustibile solido secondario issate a bordo di nave Caprera, recuperate dal Gruppo operativo subacquei della Marina Militare. Tre unità navali specializzate, e gli assetti della Guardia costiera dal 5 agosto hanno iniziato le operazioni attese da cinque anni. Dal 23 luglio 2015 quando il cargo IVY, all' epoca battente bandiera della isole Cook, disperse 56 ecoballe, 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. Sul fondale del golfo di Follonica fino ne restavano 40, al netto di quelle spiaggiate o finite nel sacco delle reti di pescherecci. Le tre recuperate segnano i primi risultati dell' attività affidata al 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. Continuano le operazioni di ricerca e recupero delle ecoballe. Le tre unità specializzate della Marina militare e gli assetti della Guardia costiera, coordinati dal dipartimento della Protezione civile, proseguono nella loro attività di investigazione, identificazione, mappatura e recupero dei restanti rifiuti presenti sui fondali, operazioni rese particolarmente difficoltose, in questi giorni, da un sistema di forti correnti marine particolarmente avverso. Sul fronte del porto, invece, si procede all' allestimento, in un' area individuata con il supporto dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale del sito di stoccaggio temporaneo che ospiterà i rifiuti fino al conferimento in discarica. --



Il mare da salvare

Recuperata la terza ecoballa Continua la missione sui fondali

Sono già tre le ecoballe recuperate nel Golfo di Follonica. Ieri la terza balla di combustibile solido secondario è stata issata a bordo di Nave Caprera e portata al porto di Piombino. Continuano comunque le operazioni di ricerca delle ecoballe disperse in mare nel Golfo di Follonica. Dall' inizio delle attività sono state recuperate quindi tre delle balle di combustibile solido secondario (eco-balle), che 5 anni fa erano cadute in mare dalla motonave Ivy nelle acque prospicienti l' isola di Cerboli. Il lavoro dei palombari del Gos (gruppo operativo speciale) del Comsubin della Marina Militare è ostacolato dalle correnti, molto forti nel mare compreso tra il golfo di Follonica e il canale di Piombino. Ma in qualche modo, nonostante della difficoltà, i militari stanno ottenendo dei risultati importanti. Le tre unità specializzate della Marina Militare e gli assetti della Guardia Costiera, coordinati dal Dipartimento della Protezione Civile, proseguono nella loro attività di investigazione, identificazione, mappatura e recupero dei restanti rifiuti presenti sui fondali. Le operazioni sono rese particolarmente difficili, in questi giorni, da un sistema di forti correnti marine particolarmente avverso, con valori più alti rispetto al consueto. A seguito dell' individuazione, da parte della Regione Toscana, dell' impresa che gestirà lo smaltimento delle balle recuperate, si sta inoltre procedendo all' allestimento, in un' area individuata con il supporto offerto dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale all' interno del porto di Piombino, del sito di stoccaggio temporaneo che ospiterà i rifiuti fino al conferimento in discarica. La fase di movimentazione, custodia e gestione del materiale recuperato fino al suo smaltimento, dovrà, inoltre, osservare le indicazioni operative redatte da Arpat, dall' allestimento dei presidi di tutela ambientale nell' area temporanea, alle attività di identificazione e caratterizzazione necessarie al corretto smaltimento del rifiuto. Continuano poi, le attività di monitoraggio ambientale di Ispra, impegnato con i suoi tecnici anche a bordo della nave Caprera, e quelle di controllo e supporto operativo da parte dell' Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino. La missione ha una durata prevista di sei mesi. Come ha sottolineato il commissario straordinario Angelo Borrelli c' è però la volontà di completare le operazioni entro la fine di settembre per evitare le prime burrasche autunnali. Luca Filippi.

Già tre le ecoballe recuperate nel Golfo di Follonica, dalla Protezione Civile

Oggi la terza balla di combustibile solido secondario issata a bordo di Nave Caprera

Continuano le operazioni di ricerca e recupero delle ecoballe disperse in mare nel Golfo di Follonica. Dall' inizio delle attività sono state recuperate tre delle balle di combustibile solido secondario (eco-balle), che 5 anni fa erano cadute in mare dalla motonave Ivy nelle acque prospicienti la costa toscana. Le tre unità specializzate della Marina Militare e gli assetti della Guardia Costiera, coordinati dal Dipartimento della Protezione Civile, proseguono senza sosta nella loro attività di investigazione, identificazione, mappatura e recupero dei restanti rifiuti presenti sui fondali, operazioni rese particolarmente difficoltose, in questi giorni, da un **sistema** di forti correnti marine particolarmente avverso. A seguito dell' individuazione, da parte della Regione Toscana, dell' impresa che gestirà lo smaltimento delle balle recuperate, si sta procedendo all' allestimento, in un' area individuata con il supporto offerto dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** all' interno del porto di Piombino, del sito di stoccaggio temporaneo che ospiterà i rifiuti fino al conferimento in discarica. La fase di movimentazione, custodia e gestione del materiale recuperato fino al suo smaltimento, dovrà, inoltre, osservare le indicazioni operative redatte da ARPAT, dall' allestimento dei presidi di tutela ambientale nell' area temporanea, alle attività di identificazione e caratterizzazione necessarie al corretto smaltimento del rifiuto. Continuano, inoltre, le attività di monitoraggio ambientale di ISPRA, impegnato con i suoi tecnici anche a bordo nave, e quelle di controllo e supporto operativo da parte dell' Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il caso

L' imbarco dopo le proteste «E sulla nave c' erano 10 posti»

Protagonista dello "strano" episodio un sindacalista dello Spi-Cgil che aveva perso la nave precedente. «Chiediamo 5 posti riservati per i residenti»

Stefano Bramantiportoferraio«E' tempo di ripristinare posti di riserva per i residenti negli imbarchi dei traghetti, da e per l' isola, come accadeva anni fa». Lo chiede lo Spi Cgil dell' Elba, il sindacato dei pensionati di Franco Dari, dopo l' increscioso episodio capitato a Pino Taddei, membro del direttivo dello Spi. Dopo un lungo viaggio di ritorno dall' ospedale di Genova, si è sentito negare, sul porto di Piombino, l' accesso con l' auto ad una nave della flotta Moby-Toremar in partenza per Portoferraio, nonostante ci fossero ancora posti disponibili per le auto, secondo quanto sostiene il sindacalista. Il motivo del diniego invece era stato "è troppo piena" . Forti le rimostranze del sindacalista, che alla fine per fortuna è stato accettato all' imbarco, e una volta a bordo ha scoperto che in realtà il garage del traghetto aveva oltre dieci posti liberi. Ed è lo stesso Taddei, in un comunicato del sindacato, a spiegare. «Venerdì siamo tornati a Piombino dopo un lungo viaggio fatto per delle analisi mediche di mia moglie. Volevamo imbarcarsi sulla nave pomeridiana per Rio Marina, dove risiediamo, ed avevano già il biglietto della Moby-Toremar. Non ce l' abbiamo fatta. Solo a Chiavari per superare una fila di auto, si sono volute due ore, il traffico che abbiamo trovato ci ha fatto ritardare. Siamo giunti al porto in ritardo e ho optato dunque per l' imbarco alla nave delle 19,10 per Portoferraio, della medesima compagnia, ma lo steward mi ha detto che era già a pieno carico. Mi sono allora rivolto - prosegue Pino Taddei - alla biglietteria della stazione marittima, facendo le mie rimostranze perché non era possibile che dopo un viaggio del genere, vista anche la situazione di mia moglie, venissimo respinti essendo residenti dell' isola già muniti di biglietto. Ho minacciato di chiamare carabinieri e stampa e mi è stato consentito l' imbarco. Una volta a bordo ho scoperto che esistevano nel garage più di dieci spazi per altre auto. Questa è una vergogna. Nel passato esistevano cinque posti di imbarco riservati ai residenti, perché ci può sempre essere qualche emergenza». E il segretario dello Spi Cgil isolano Franco Dari rimarca:«Senza dubbio non sono ammissibili questi comportamenti segnati dal Taddei. Si riattivino garanzie di viaggio per i residenti, anche durante l' estate, perché esistono situazioni di necessità - sostiene il segretario del sindaco Spi-Cgil elbano - che vanno considerate con un apposito regolamento da concordare. Cinque posti auto riservati all' imbarco per residenti, secondo necessità impellenti di viaggio o per il rientro all' isola». Una richiesta che ci pare abbia motivi ben fondati. --



Turista negativa al tampone, sollievo in porto

La giovane torinese era stata bloccata perché aveva la febbre

LO SCALO ANCONA Quasi 24 ore con la paura di aver contratto con il Coronavirus, poi il sospiro di sollievo. È negativo il tampone a cui era stata sottoposta domenica la turista torinese bloccata al porto dorico pochi minuti prima dell'imbarco sulla Superfast diretta a Igoumenitsa. L'esito del test è arrivato ieri mattina dopo l'analisi del campione prelevato all'ospedale regionale di Torrette. lo screening si era reso necessario a causa della febbre: la ragazza che viaggiava in compagnia del fidanzato aveva una temperatura pari a 37,8 gradi. Una prima misurazione era stata fatta sottobordo con un termometro laser utilizzato dalla guardia giurata. Poi ce ne erano state altre, di cui una eseguita in uno dei due ambulatori predisposti dall' Authority per trattenere temporaneamente sospetti casi Covid. Dato il persistere del primo dato febbrile, come da protocollo, la turista era stata trasferita a Torrette per il tampone. Ieri mattina, la bella notizia. La ragazza è salita a bordo della prima nave disponibile: la Anek, in partenza alle 13.30. Arriverà oggi a Igoumenitsa, con 24 ore di ritardo rispetto alla tabella di marcia iniziale. La parola d'ordine che caratterizza i controlli in ambito portuale è prevenzione. Il livello di guardia è alto, a partire dalla biglietteria dove si effettua il check-in prima di arrivare in banchina. Ci sono dei tornelli collegati a un portale che funziona in maniera automatica, rilevando tre elementi: il numero di utenti presenti nella struttura (quando è full le sbarre smettono di aprirsi), la temperatura corporea dei passeggeri in entrata e se questi indossano la mascherina. Poi, in banchina, con i termometri laser portatili ci sono dei controlli a campione che portano le guardie giurate a misurare la temperatura ai passeggeri pronti all'imbarco. Dal primo luglio, l' Authority ha aumentato il personale: gli operatori della Dorica Port Service sono passati da 2 a 5, i vigilantes da 1 a 3. Federica Serfilippi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Negativa la turista con la febbre in porto

E' potuta ripartire per la Grecia su un' altra nave. Si intensificano i controlli anche in vista dei rientri da Croazia e Albania

di Pierfrancesco Curzi È risultata negativa al tampone naso-faringeo la giovane turista torinese bloccata ieri dalla security al varco V4 del porto di Ancona a causa della sua temperatura corporea. Il risultato del termoscanner manuale a cui era stata sottoposta registrava una temperatura di 37.8°, incompatibile con l'ok per l'imbarco in base alle regole previste dal decreto emanato dal governo il 14 luglio scorso per il settore marittimo e frontaliero. La giovane, dopo diversi rilievi della temperatura e tutte le procedure successive, domenica pomeriggio è stata portata all'ospedale regionale di Torrette dove è stata sottoposta al tampone. Nella tarda serata di domenica è arrivato il risultato 'negativo' del test e in contemporanea le sue condizioni di salute, in realtà soltanto lo stato febbrile, sono migliorate. Questo le ha consentito, dopo aver trascorso la notte in ospedale a Torrette, di poter riprogrammare la sua vacanza assieme al fidanzato in Grecia. La coppia doveva imbarcarsi domenica scorsa sulla nave Superfast che però è partita ovviamente

senza di loro a causa del temuto contrattempo. Ieri la compagnia marittima in questione non aveva una partenza in programma, ma per fortuna per loro in base ad un accordo tra compagnie e Autorità portuale, ai due giovani è stato trovato posto a bordo della nave della compagnia Anek Lines, partita ieri all'ora di pranzo per Patrasso via Igoumenitsa. Un epilogo favorevole dunque, ma soprattutto la conferma sulla bontà dell'apparato di controllo e di sicurezza messo in piedi dall'Autorità portuale. La ragazza era 'sfuggita' al termoscanner alla stazione marittima perché era stato il fidanzato ad occuparsi delle pratiche del check-in. Al varco V4 però personale della security ha svolto un controllo manuale da cui è emersa la febbre oltre i limiti di legge. Si tratta del primo passeggero fermato al porto e sottoposto ad accertamenti dalla riapertura del traffico passeggeri, il 1° luglio scorso. Il sistema di scanning, ma al tempo stesso di controllo dell'uso della mascherina e di conta-persone in ingresso alla biglietteria, è entrato in funzione venerdì scorso dopo essere rimasto fuori uso per problemi tecnici. Nessuna anomalia, al contrario, è emersa dai controlli frontalieri dalle autorità croate e greche nei rispettivi porti così come da quelli che dovrebbero essere effettuati dal personale medico delle compagnie marittime. Eppure nell'ultima settimana ben 13 marchigiani rientrati da vacanze in Croazia e Grecia sono risultati positivi al Covid-19. Questa appena iniziata è l'ultima settimana di partenze abbondanti verso Grecia e Croazia, dopo Ferragosto sarà la volta dei rientri, mentre ci si aspetta un settembre abbastanza calmo.



Ancona: Bloccata con la febbre, stava per imbarcarsi per la Grecia

Funziona la macchina dei controlli scrupolosi organizzati dell' Autorità di sistema portuale nel porto di Ancona per la prevenzione della diffusione del coronavirus. Grazie ai controlli è stata individuata questa mattina una persona con una temperatura superiore ai 37,5°. Una ragazza, proveniente da Torino, è risultata avere al controllo, effettuato da un operatore all'ingresso del terminal biglietterie con un termometro laser, una temperatura di 37,8°. La giovane, che doveva imbarcarsi su un traghetto per la Grecia, è stata temporaneamente ricoverata in una delle due sale appositamente allestite nello scalo per la verifica dei casi sanitari che presentano sintomi collegabili al Covid-19. Dopo un nuovo controllo della temperatura, che ha confermato il dato precedente, è stato allertato, come prevede il protocollo, il 118 che ha accompagnato la giovane all' Ospedale regionale di Ancona per la necessaria verifica del tampone per il Covid-19. L' Autorità di sistema portuale, fin dai primi giorni della pandemia, si è attivata per definire un protocollo di comportamento condiviso con la Capitaneria di porto di Ancona e l' Usmaf-Ufficio di sanità marittima del Ministero della Salute. Si è reso obbligatorio al terminal biglietterie l'uso della mascherina e il distanziamento sociale fra le persone, comportamenti che, sia alle biglietterie sia sulle banchine portuali, vengono fatti rispettare con la collaborazione del personale di sorveglianza e di assistenza passeggeri presente, della Capitaneria di porto e della Polizia di frontiera. Fin da subito è stata organizzata la separazione dei percorsi di ingresso e di uscita nella biglietteria, la sanificazione e l'igienizzazione dei locali frequentati dai viaggiatori e dai lavoratori del settore, sono stati installati dispenser con soluzioni disinfettanti per i passeggeri e sono stati organizzati gli spazi necessari ad accogliere persone con sintomi sanitari da approfondire. Dai primi giorni di luglio, in contemporanea con la ripresa del traffico passeggeri, è stata raddoppiata la presenza di personale di vigilanza e controllo, con 3 guardie giurate e 5 persone di supporto per assistere i passeggeri sia all'esterno sia all'interno della biglietteria garantendo il controllo delle persone e provvedendo al controllo della temperatura corporea dei passeggeri che entrano in biglietteria. Dopo la pubblicazione del Dpcm del 14 luglio, con le indicazioni fondamentali di prevenzione anche per il traffico passeggeri, l' Autorità di sistema portuale in soli 20 giorni, dall'uscita del decreto, ha acquistato un sistema di contingentamento degli accessi che contemporaneamente effettua la misurazione della temperatura e verifica l'utilizzo della mascherina, con un investimento in sicurezza complessivo di 40 mila euro, che è stato collaudato e attivato nei giorni scorsi. Puoi commentare l' articolo su Vivere Ancona.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Navi fumose denunciato un altro comandante

INQUINAMENTO Ancora una giornata da bollino nero per il cielo sopra il porto di Civitavecchia. Altre navi in arrivo e partenza dallo scalo hanno salutato la città con lunghe scie di fumo nero che, come avviene ormai da alcune settimane, non sono sfuggite all'occhio attento di tanti civitavecchiesi. E così per l'intera giornata Facebook si è riempito di foto e video di traghetti con gli immancabili spruzzi neri. Immediato e solerte, come puntualmente avviene, l'intervento della Capitaneria di porto, che a quanto pare avrebbe nuovamente denunciato il comandante di un traghetto di linea (una denuncia sempre per emissione molesta di fumi era stata già fatta lo scorso 29 luglio), mentre un altro di una diversa compagnia sarebbe stato per l'intera mattinata attenzionato dal nostromo e si starebbe valutando se procedere con una sanzione, visto che l'entità e la densità del fumo erano comunque minori dell'altra nave. Scene di questo genere si ripetono quotidianamente, per questo nel corso dell'incontro operativo di venerdì scorso in Capitaneria, l'assessore all'Ambiente Manuel Magliani aveva chiesto un intervento deciso anche dell'**Autorità portuale** che avrebbe dovuto convocare gli armatori interessati. E a distanza di pochi giorni a tornare sull'argomento è anche il primo cittadino al quale non sono sfuggite le segnalazioni sui social network di tanti civitavecchiesi. «Ringrazio il comandante della Capitaneria Francesco Tomas ha detto ieri il sindaco Ernesto Tedesco per la solerzia e l'efficienza con cui svolge i controlli, ma ciascun ente, come ribadito dall'assessore competente nel corso dell'ultima riunione, deve fare la propria parte, non solo la Guardia costiera. Per questo domani (oggi per chi legge, ndr), insieme all'assessore Magliani, chiederemo un incontro con il procuratore della Repubblica Vardaro per sensibilizzare interventi mirati a salvaguardia della salute dei civitavecchiesi». Interventi che potrebbero essere, vista la recidiva di alcune denunce, anche il sequestro della nave su disposizione del pm. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Crociere: Civitavecchia beneficia del via libera

Portano 105 milioni di euro e 1.900 posti di lavoro

Redazione

ROMA Rome Cruise Terminal plaude al via libera per la ripartenza del settore crocieristico decisa dal Governo Italiano. Civitavecchia è il primo porto crocieristico in Italia e il secondo del Mediterraneo, e siamo convinti che tornerà sin da subito a beneficiare della ripartenza, ha sottolineato John Portelli, direttore generale del Roma Cruise Terminal. Per il 2020 erano previste inizialmente 840 toccate nave, che avrebbero generato una movimentazione di 2,8 milioni di crocieristi. Adesso stiamo rivedendo le previsioni, ma per fare nuove stime è necessario attendere le programmazioni aggiornate delle compagnie in seguito al via libera del governo. Secondo uno studio condotto in questi mesi dal terminal laziale, l'effetto economico complessivo generato dalle attività crocieristiche a Civitavecchia è pari a 105 milioni di euro l'anno, mentre l'occupazione riconducibile al settore è di quasi 1.900 persone, composta da 700 addetti diretti e da 1.200 occupati indiretti. L'impatto diretto corrisponde annualmente ad un prodotto lordo di circa 56,5 milioni e a 673 unità di lavoro a tempo pieno in ambito portuale, che percepiscono complessivamente stipendi per 16,7 milioni di euro. Il fatturato per le strutture ricettive è stato stimato a 16,4 milioni, mentre l'impatto sul settore dei trasporti e dei parcheggi è stato stimato a 5,7 milioni. In media, ogni scalo di una nave da crociera genera a Civitavecchia 2,25 posti di lavoro. L'arrivo del Covid-19 e il conseguente stop alle crociere hanno portato, purtroppo, ad una drammatica presa di coscienza dell'importanza del turismo crocieristico perché il circuito virtuoso da esso innescato si è improvvisamente interrotto, con le conseguenze drammatiche che tutti possiamo constatare. Il blocco delle crociere ha reso concretamente tangibile il grave contraccolpo economico e occupazionale, e ora tutti guardano alla ripartenza come ad un fatto positivo e beneaugurante. 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, ha concluso Portelli. Lo studio del Roma Cruise Terminal ha inoltre evidenziato che, durante gli scali delle navi, 320.000 visitatori si riversano in media ogni anno a Civitavecchia per una spesa diretta pari a 14 milioni di euro. Tra i settori che hanno maggiormente beneficiato della crescita del crocierismo in questi ultimi anni vi sono quello alberghiero (hotel e B&B), i trasporti (taxi, NCC, bus, ecc.) e i parcheggi (specialmente park and cruise). Uno studio dell'Istituto Bacelli ha evidenziato che le 95 strutture di Bed & Breakfast dipendono principalmente dal settore crocieristico, mentre per gli alberghi i crocieristi rappresentano il 90% degli ospiti.



Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Le crociere a Civitavecchia valgono più di 100 milioni all' anno

Civitavecchia - Rome Cruise Terminal plaude alla ripartenza del settore crocieristico decisa dal governo. **Civitavecchia** è il primo **porto** crocieristico in Italia e il secondo del Mediterraneo, e siamo convinti che tornerà sin da subito a beneficiare della ripartenza' spiega John Portelli, direttore generale del terminal. 'Per il 2020 erano previste inizialmente 840 toccate nave, che avrebbero generato una movimentazione di 2,8 milioni di crocieristi. Adesso stiamo rivedendo le previsioni, ma per fare nuove stime è necessario attendere le programmazioni aggiornate delle compagnie in seguito al via libera del governo'. Secondo uno studio condotto in questi mesi dal terminal laziale, l' effetto economico complessivo generato dalle attività crocieristiche a **Civitavecchia** è pari a 105 milioni di euro l' anno , mentre l' occupazione riconducibile al settore è di quasi 1.900 persone, composta da 700 addetti diretti e da 1.200 occupati indiretti . L' impatto diretto corrisponde annualmente ad un prodotto lordo di circa 56,5 milioni e a 673 unità di lavoro a tempo pieno in ambito portuale, che percepiscono complessivamente stipendi per 16,7 milioni di euro. Il fatturato per le strutture ricettive è stato stimato a 16,4 milioni, mentre l' impatto sul settore dei trasporti e dei parcheggi è stato stimato a 5,7 milioni. In media, ogni scalo di una nave da crociera genera a **Civitavecchia** 2,25 posti di lavoro. 'L' arrivo del Covid-19 e il conseguente stop alle crociere hanno portato, purtroppo, ad una drammatica presa di coscienza dell' importanza del turismo crocieristico perché il circuito virtuoso da esso innescato si è improvvisamente interrotto, con le conseguenze drammatiche che tutti possiamo constatare. Il blocco delle crociere ha reso concretamente tangibile il grave contraccolpo economico e occupazionale, e ora tutti guardano alla ripartenza come ad un fatto positivo e beneaugurante. 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', ha concluso Portelli. Lo studio del Roma Cruise Terminal ha inoltre evidenziato che, durante gli scali delle navi, 320.000 visitatori si riversano in media ogni anno a **Civitavecchia** per una spesa diretta pari a 14 milioni di euro. Tra i settori che hanno maggiormente beneficiato della crescita del crocierismo in questi ultimi anni vi sono quello alberghiero (hotel e B&B), i trasporti (taxi, NCC, bus, ecc.) e i parcheggi (specialmente 'park and cruise'). Uno studio dell' Istituto Bacelli ha evidenziato che le 95 strutture di Bed & Breakfast dipendono principalmente dal settore crocieristico, mentre per gli alberghi i crocieristi rappresentano il 90% degli ospiti. Roma Cruise Terminal è il concessionario dell' attività crocieristica nel **porto** di **Civitavecchia**. I soci della Roma Cruise Terminal sono Costa Crociere S.p.A. , MSC Cruises e Royal Caribbean International Limited.

Le crociere a Civitavecchia valgono più di 100 milioni all'anno



Civitavecchia - Rome Cruise Terminal plaude alla ripartenza del settore crocieristico decisa dal governo. "Civitavecchia è il primo porto crocieristico in Italia e il secondo del Mediterraneo, e siamo convinti che tornerà sin da subito a beneficiare della ripartenza" spiega John Portelli, direttore generale del terminal. "Per il 2020 erano previste inizialmente 840 toccate nave, che avrebbero generato una movimentazione di 2,8 milioni di crocieristi. Adesso stiamo rivedendo le previsioni, ma per fare nuove stime è necessario attendere le programmazioni aggiornate delle compagnie in seguito al via libera del governo".

Secondo uno studio condotto in questi mesi dal terminal laziale, l'effetto economico complessivo generato dalle attività crocieristiche a Civitavecchia è pari a 105 milioni di euro l'anno, mentre l'occupazione riconducibile al settore è di quasi 1.900 persone, composta da 700 addetti diretti e da 1.200 occupati indiretti. L'impatto diretto corrisponde annualmente ad un prodotto lordo di circa 56,5 milioni e a 673 unità di lavoro a tempo pieno in ambito portuale, che percepiscono complessivamente stipendi per 16,7 milioni di euro. Il fatturato per le strutture ricettive è stato stimato a 16,4 milioni, mentre l'impatto sul settore dei trasporti e dei parcheggi è stato stimato a 5,7 milioni.

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

[MI ISCRIVO](#)

Il Mattino

Napoli

Aliscafì rimasti senza passeggeri 50 milioni agli armatori del Golfo

LE VIE DEL MARE Antonino Pane Taglio degli oneri sociali e un fondo di 50 milioni per compensare l'azzeramento dei passeggeri sui traghetti durante il lockdown. Gli armatori portano a casa i primi risultati insieme alla ripartenza delle crociere e i benefici ricadono per lo più sul piccolo cabotaggio, un settore dove la Campania primeggia in maniera assoluta. Le vie del mare, i collegamenti con le isole del Golfo con aliscafì e traghetti, da tempo lamentavano la mancata attenzione del governo orientato, per lo più, ad aiutare ferrovie ed aerei. LA DECISIONE È stata di parola, dunque, il ministro Paola De Micheli: aveva promesso che avrebbe cercato risorse per questo settore.

Nel decreto estate è stato previsto un contributo di 50 milioni per le imprese marittime che trasportano passeggeri e merci (traghetti) per coprire i mancati introiti derivati dall'azzeramento dei passeggeri. Il Fondo prevede l'erogazione di 50 milioni che si traducono in ossigeno per i prossimi mesi. I mancati introiti per azzeramento dei passeggeri superano - secondo Assarmatori - i 400 milioni. Il Consiglio dei ministri ha previsto anche un secondo provvedimento con uno stanziamento di 35 milioni per l'estensione alle compagnie che

svolgono sotto bandiera italiana collegamenti con le isole minori, o altre attività di trasporto costiero, di uno dei benefici contenuti nel Registro internazionale marittimo italiano e quindi riservati alle compagnie che operano su rotte internazionali. In pratica queste compagnie avranno il taglio degli oneri sociali finì al 31 dicembre 2020. «Per ora - ha detto il direttore di Assarmatori, Alberto Rossi - va bene così. Ma questa è una misura che deve diventare strutturale perché i piccoli armatori svolgono servizi essenziali per il Paese come quelli iscritti nel registro internazionale». Nel decreto estate sono previsti anche contributi per i lavoratori marittimi in disoccupazione e fondi per favorire una ripresa dei porti. Gli armatori hanno chiesto con forza questi provvedimenti. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, plaude al risultato e manifesta «una forte gratitudine per l'impegno del ministro De Micheli e dei suoi collaboratori», ma anche una grande soddisfazione «per lo sforzo attuato dall'Associazione che guida». «E non dimentichiamo i porti - ha aggiunto Messina - che, per la prima volta, entrano nella short list delle priorità infrastrutturali da finanziare per riavviare l'economia del Paese. E fra i settori da rilanciare figurano di certo le crociere per le quali è stata individuata nel 15 agosto la data per una possibile ripartenza». Molto soddisfatto anche il presidente di Confitarma Mario Mattioli. «L'inserimento delle misure che riconoscono un concreto sostegno alle aziende operanti con navi iscritte nel Primo registro, proposte da Paola De Micheli, e approvate dal Consiglio dei Ministri, sono motivo di grande soddisfazione per Confitarma che ha sostenuto con forza tali provvedimenti in tutte le sedi istituzionali. Oltre a riconoscere l'esigenza di consentire la ripartenza delle crociere - afferma Mattioli - dopo alcuni incidenti di percorso, è stato dato il giusto riscontro positivo alle istanze presentate e sostenute con forza dalla Confederazione Italiana Armatori in merito all'esigenza di misure per dare almeno un ristoro parziale a tutte le aziende con unità iscritte nel Primo registro, e non solo per quelle del cabotaggio minore. Più attenzione alla risorsa mare, dunque. La ripartenza delle crociere riporta subito il porto di Napoli in prima linea. Oltre alla Msc Grandiosa che toccherà lo scalo partenopeo ogni martedì dal 18 agosto, è in arrivo anche la conferma di Costa Crociere che avrà una nave in movimento nel Mediterraneo Occidentale, con tappa Napoli, ogni lunedì. Il primo arrivo potrebbe essere per il 17 o il



Il Mattino

Napoli

agosto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Msc, si riparte: al porto di Napoli è attesa l' ammiraglia Grandiosa

La Msc pronta a riprendere il mare, e a toccare di nuovo il porto di Napoli. Il conto alla rovescia è scattato, si attende l' attracco nello scalo partenopeo dell' ammiraglia, la nave Msc Grandiosa: l' arrivo è fissato al 18 agosto prossimo. Da quel giorno, poi, sono previste altre 10 toccate, ogni martedì. Naturalmente, saranno ferree le misure anticontagio, con il tampone obbligatorio per tutti i passeggeri e per le unità dell' equipaggio. Secondo quanto riporta Il Mattino , al centro storico di Napoli si attendono visite da parte di circa 40mila vacanzieri.

The screenshot shows the Stylo24 website interface. At the top, the date is 'venerdì 10 agosto 2020'. The main header features the 'STYLO24' logo and a navigation menu with categories: HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ECONOMIA, RICHIESTE, POLITICA, SOCIETÀ, SPORT, ADVERTISING. Below the header, there's a sub-header 'L'Arrivo della nave da crociera presso lo scalo partenopeo è fissato al prossimo 18 agosto'. The main article title is 'Msc, si riparte: al porto di Napoli è attesa l' ammiraglia Grandiosa'. Below the title is a social media sharing bar with icons for WhatsApp, Facebook, Twitter, and Telegram. A large image of the Msc Grandiosa cruise ship is displayed. To the right of the main article, there's a smaller article preview titled 'LA STORIA DELLA CAMORRA' with a date of '10/08/2020'.

L' INIZIATIVA

Cassa depositi e prestiti accordo con i porti di Bari e Brindisi per accelerare i cantieri

BARI. Un protocollo d' intesa tra Cassa Depositi e Prestiti e **Autorità Portuale** dell' Adriatico meridionale per rafforzare la cooperazione e accelerare la realizzazione di infrastrutture nelle aree portuali di Bari e Brindisi. La Cdp - è detto in una nota - supporterà l' **Autorità portuale** fornendo attività di consulenza tecnico -amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del partenariato pubblico privato nei porti di Bari e Brindisi. Nello specifico, i progetti inseriti nell' accordo riguardano, per il porto di Bari la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell' approdo turistico e quello del rapporto porto/città. Per il porto di Brindisi, invece, la collaborazione fra Cdp e **Autorità portuale** riguarda lo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco (ex British Gas) con l' obiettivo di consentire l' insediamento di un operatore internazionale dello shipment. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21 - è detto ancora nella nota - affiancherà l' **Autorità Portuale** in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Nell' ambito dell' accordo verranno valutate eventuali richieste di finanziamento individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni. «Avere come partner Cassa depositi e prestiti - commenta il presidente dell' **Autorità portuale** dell' Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi -, uno dei pilastri dell' economia italiana, conferisce alla nostra azione strategica di infrastrutturazione dei porti di Bari e di Brindisi una solidità economico -finanziaria significativa. Cdp ci fornirà supporto tecnico -amministrativo in una serie di interventi che abbiamo programmato per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi». «Con la firma di questo primo accordo con un' **Autorità Portuale** - aggiunge l' amministratore delegato di Cdp, Fabrizio Palermo rafforziamo il nostro ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. Cdp assisterà, infatti, l' **Autorità** nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l' obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell' ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del sistema **portuale** nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa».



L' intesa

Porti Bari e Brindisi: Cassa depositi e prestiti finanzia le opere

E' stato siglato un protocollo di intesa tra l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale e Cassa Depositi e Prestiti, per accelerare la realizzazione di alcune infrastrutture portuali di Bari e Brindisi. Si tratta della riqualificazione del molo di San Cataldo, dell' approdo turistico e della relazione porto-città a Bari, oltre che dello sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco a Brindisi, per prevedere, invece di un rigassificatore, un' area attrattiva per un operatore terminalista internazionale. L' accordo prevede che CdP fornisca consulenza tecnico-amministrativa, affiancando l' **Autorità portuale** in tutte le fasi di realizzazione di queste opere, dalla programmazione all' esecuzione, passando per la progettazione e l' affidamento dei lavori.

The image shows a newspaper clipping from the Bari edition of 'Crusiana'. The main headline reads 'Fitto schiera Silletti Emiliano risponde con la superdirigente: è la guerra delle liste'. Below the headline is a photograph of two men in suits sitting at a table, engaged in conversation. To the right of the photo, there are several small text boxes and a small portrait of a man. The clipping includes various sub-headlines and short news items, such as '15' and '0,7', which likely refer to election results or percentages. The overall layout is typical of a newspaper page with multiple columns of text and images.

Porti: Bari e Brindisi, accordo con Cdp per infrastrutture

Cassa Depositi e Prestiti fornirà supporto all' Autorità portuale

E' stato siglato un protocollo di intesa tra l' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale e Cassa Depositi e Prestiti, per accelerare la realizzazione di alcune infrastrutture portuali di Bari e Brindisi. Si tratta della riqualificazione del molo di San Cataldo, dell' approdo turistico e della relazione porto-città a Bari, oltre che dello sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco a Brindisi, per prevedere, invece di un rigassificatore, un' area attrattiva per un operatore terminalista internazionale. L' accordo prevede che CdP fornisca consulenza tecnico-amministrativa, affiancando l' **Autorità portuale** in tutte le fasi di realizzazione di queste opere, dalla programmazione all' esecuzione, passando per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Inoltre, valuterà eventuali richieste di finanziamento individuando le migliori condizioni e fornendo il supporto necessario a perfezionare le relative operazioni. "L' accordo - ha sottolineato il presidente dell' **Autorità portuale**, Ugo Patroni Griffi - servirà a favorire una serie di interventi per rendere i nostri porti maggiormente funzionali, operativi e competitivi". Per l' amministratore delegato di CdP, Fabrizio Palermo, si tratta di un "primo impegno per la crescita del **sistema portuale** nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa". (ANSA).



Porti, Cdp: nuovo accordo per sviluppo Bari e Brindisi

La Cassa ha sottoscritto un accordo con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** per accelerare i lavori di sviluppo delle due infrastrutture Novità in arrivo per i porti di Bari e Brindisi . La Cassa Depositi e Prestiti e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (Adspmam) hanno firmato un protocollo d' intesa per rafforzare la loro cooperazione e accelerare i lavori nelle due aree portuali. In particolare, l' accordo prevede che Cdp 'supporterà Adspmam fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l' esecuzione e lo sviluppo del Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Bari e Brindisi', si legge in una nota. Nel perimetro dell' intesa rientrano quattro progetti : tre per il porto di Bari (la riqualificazione del molo San Cataldo, lo sviluppo dell' approdo turistico, il miglioramento del rapporto porto/città) e uno per quello di Brindisi (lo sviluppo dell' area della colmata di Capo Bianco, ex British Gas). Cdp, 'in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano - prosegue la nota - dalla programmazione all' esecuzione, passando anche per la progettazione e l' affidamento dei lavori. Inoltre, Cdp valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell' Adspmam individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento'. Secondo Fabrizio Palermo , amministratore delegato di Cdp, 'con la firma di questo primo accordo con un' **Autorità Portuale**, Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. Cdp assisterà, infatti, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Bari e Brindisi, con l' obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate anche nell' ottica di favorire ulteriormente lo sviluppo turistico e commerciale. Un primo impegno per la crescita del **sistema portuale** nazionale che, considerata la rilevanza strategica dei porti e della logistica, avrà effetti positivi anche su altri principali settori dell' economia italiana, favorendone la ripresa'.



GRUPPO DI LAVORO SUL PORTO CHIESTO LO SCORPORO DELL' AUTORITÀ PORTUALE

«Serve un nuovo piano regolatore»

Un nuovo Piano regolatore del porto e lo scorporo dell' **Autorità portuale** di Brindisi da quella del Sistema del Mar Adriatico meridionale. È quanto chiede il «Gruppo di lavoro sul porto di Brindisi» secondo cui «le recenti decisioni dell' **ADSP** MAM concernenti il porto di Brindisi mostrano quanto si renda sempre più urgente e irrinunciabile un nuovo piano regolatore del nostro porto, previo l' indispensabile scorporo». «La città - aggiunge - deve reagire a questo torpore che la attanaglia; proponiamo l' assedio all' **autorità portuale** affinché si cambi decisamente rotta per il futuro del nostro porto. Scegliere di far realizzare un terminal internazionale sulla colmata significa cercare di cogliere la prima occasione possibile, pur di utilizzare eventuali risorse disponibili, ma senza che ciò risponda ad una strategia precisa che solo il nuovo piano regolatore può definire. Significa anche pregiudicare eventuali scelte del nuovo piano; infatti sulla colmata potrebbe sorgere la nuova e ultra moderna sede della Marina Militare, che oltre ad accogliere le navi di nuova generazione, potrebbe controllare l' intero Adriatico, cosa difficilmente fattibile nella sede attuale. Inoltre è presumibile che è l' intera area oggi destinata al carbone, compreso il nastro trasportatore, che dovrebbe essere destinata al traffico di fideraggio dei container». Non solo: «Riteniamo poi che sia difficile che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici possa esprimere parere favorevole sulla proposta di Adeguamento tecnico funzionale relativo al pontile a briccole per i seguenti motivi. L' Adeguamento tecnico funzionale prevede tassativamente che non vi sia né incremento né variazione della tipologia di traffico; il nuovo pontile a briccole sarebbe destinato ad un incremento del traffico ro-ro, sia come numero di navi sia come dimensioni delle navi, che trasporterebbero un maggior numero di mezzi (merci e passeggeri); né si può ignorare che la zona dove dovrebbe sorgere, il porto medio, in base al piano regolatore in vigore è interdetto al traffico passeggeri (l' attuale traffico vi si svolge solo in via provvisoria)». E ancora: «In definitiva si potrà incominciare a parlare seriamente di sviluppo del porto, che di fatto con la conclusione del traffico del carbone sta morendo, solo quando, dopo lo scorporo, si metterà mano adeguatamente al nuovo piano regolatore (cui, senza scorporo, di fatto, non è possibile mettere mano)».



LICCHELLO

Le diatribe da cortile allontanano lo sviluppo del porto e del territorio

Un esercizio che ha svuotato e dimenticato delle sue ancora appetibili potenzialità strutturali, e ancora maltrattato da chi, al contrario, ne dovrebbe difendere gli interessi per rilanciarlo nel panorama nazionale ed internazionale. Il porto, come sosteniamo da anni, continua ad essere al centro delle diatribe da cortile, dimostrazione della incapacità di sostenere progetti a portata di mano che tutti a parole condividono e sostengono, ma che non si realizzano sempre per colpa di altri. Oggi il grido di dolore del dottor Titi sulle difficoltà che vive il porto ne sono la dimostrazione. E le domande che pone sul perché e per come si è arrivati a questa situazione, invece di avere risposte chiare, sollevano il solito polverone di accuse e controaccuse di questo o di quello che si sarebbe potuto fare, senza coerenza e sostanza, prive di una visione di crescita concreta del futuro. La Uil di Brindisi le condivide e alle sue ne aggiungiamo altre sperando che, nell'occasione, se le facciano anche coloro a cui compete assumere le decisioni. Che fine hanno fatto le riunioni e le innumerevoli decisioni assunte in **Autorità** portuale alla presenza di accreditati rap presentanti della politica regionale e nazionale? Cosa hanno prodotto?

Hanno avuto seguito gli impegni assunti nella riunione di qualche mese addietro in Comune con il ministro delle infrastrutture Paola De Micheli? Crediamo sia giunto il momento di affrontare le questioni con determinazione e coraggio. Chiediamo a che punto è il potenziamento della rete di monitoraggio ambientale richiesta a tutela della salute e sicurezza dei cittadini? Una considerazione sull'intervento del notaio Errico e sulle sue dichiarazioni sulla stampa di domenica scorsa, che hanno richiamato l'investimento del rigassificatore: «mai più progetti chiusi nei cassetti di un Sindaco o propositi di capi istituzionali regionali imposti a centurioni della politica locale che non conoscono nulla di quanto devono eseguire per compiacere, mai più strategie illuminate da sofisti come il professor Pirro in nome e per conto di Confindustria e di alcune centrali sindacali. Mai più decisioni di altre **Autorità** senza il consenso del Consiglio comunale, che solo esso rappresenta la massima espressione dell'autodeterminazione e che sa coinvolgere i cittadini nelle forme più opportune». Ed allora ci chiediamo: perché per l'investimento della LNG, previsto nel porto esterno, quanto sopra era il Vangelo mentre non lo è stato per lo zuccherificio, un impianto costruito nella città? Quanto sopra dimostra l'incoerenza delle parole e dei fatti che si chiamano come si vuole, si presentano e si comunicano quando si vuole. Tanto le risposte che la collettività brindisina attende da anni temiamo non arriveranno tanto presto. Viene facile da chiedersi se si tratti, ancora una volta di campagna elettorale, in corso. A fine settembre la risposta? Antonio Licchello Segretario generale Uil Brindisi.



Porto 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.



La Nuova Sardegna

Cagliari

Lavori nel porto-cantiere: via al dragaggio dei fondali

L' Authority affida il progetto per l' escavo all' Isola Bianca e nel canale d' accesso. Gli interventi consentiranno alle grandi navi da crociera di accostare in sicurezza

OLBIA Via libera ai lavori di dragaggio nel golfo. L' **Autorità portuale** ha bandito la gara per l' affidamento della progettazione preliminare delle opere che dovranno portare i fondali dell' Isola Bianca e del Molo Cocciani a -10 metri e a -11 metri di profondità quello della canaletta. Si tratta di opere decisive per migliorare l' operatività dello scalo, consentendo lo sbarco di navi di grande stazza, soprattutto da crociera. I lavori. L' intervento consentirà la predisposizione dello studio di fattibilità e la progettazione preliminare, per poter poi mandare in gara l' appalto dei lavori d' escavo degli attracchi del porto a quota -10 metri sul livello del mare. Fondamentali anche gli interventi sulla canaletta d' accesso, la cui profondità sarà portata a quota -11 metri sul livello del mare, in modo da poter consentire l' arrivo e l' attracco in sicurezza delle navi. I costi. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva comunicato l' ammissione a finanziamento per tutti gli interventi richiesti, per un importo pluriennale di spesa totale pari a 1.270.000 euro a favore dell' **Autorità portuale**. Considerato urgente l' avvio delle procedure ad evidenza pubblica per assegnare l' incarico di progettazione preliminare sui lavori, l' Authority ha stanziato 344 mila euro. Darsena. L' Authority ha poi liquidato il costo dei lavori affidati con procedura di urgenza per la rimozione dei detriti nella darsena del porto di Olbia. Era stato individuato nell' impresa Imag srl (Impresa appalti generali) di Quartucciu, l' operatore "capace di garantire in tempi brevi la realizzazione dei lavori per il ripristino delle condizioni di sicurezza degli accosti del porto di Olbia e garantire l' operatività dei moli in piena stagione". L' importo dei lavori è di 140 mila euro. Interventi che hanno consentito la riapertura al traffico navale della darsena dell' Isola Bianca, dopo la conclusione dei lavori di livellamento dei fondali davanti ai moli 3 e 4. Un intervento che ha previsto la movimentazione di 3 mila metri cubi di materiale fangoso, "spalmato" nelle aree vicine. La profondità dello specchio acqueo è stata riportata a -9 metri, consentendo così la riapertura al traffico navale (6 mila accosti) in un anno. I fondali. La diminuzione della quota del fondale è un fenomeno contro il quale si stanno studiando interventi risolutivi. Così il progetto preliminare di dragaggio, elaborato dopo la campagna di rilevazione geomorfologica commissionata alla Martech srl, sui fondali del sito di immersione dei residui di escavo. I risultati dell' indagine verranno utilizzati per comporre il progetto del dragaggio, che porterà il bacino del golfo a -10 metri e la canaletta d' accesso a -11 metri. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

GIANDOMENICO MELE



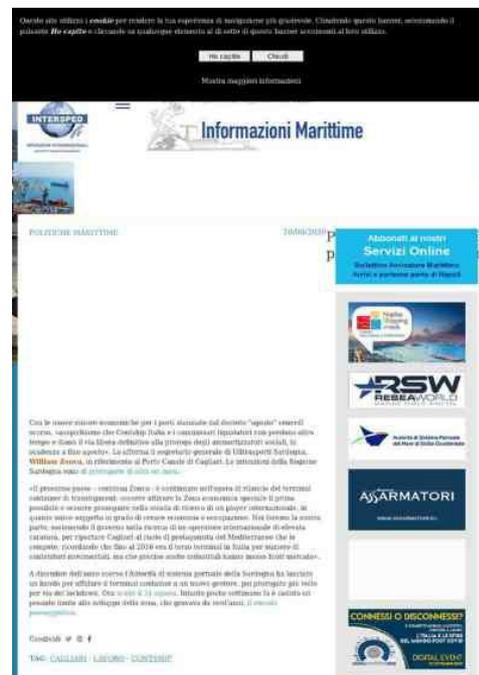
Informazioni Marittime

Cagliari

Porto di Cagliari, Uiltrasporti chiede proroga ammortizzatori

Con le nuove misure economiche il sindacato, in linea con le richieste della Regione, si aspetta il rilancio del terminal container di trasbordo, alla ricerca di un nuovo gestore e senza più il vincolo paesaggistico

Con le nuove misure economiche per i porti stanziare dal decreto "agosto" venerdì scorso, «auspichiamo che Contship Italia e i commissari liquidatori non perdano altro tempo e diano il via libera definitivo alla proroga degli ammortizzatori sociali, in scadenza a fine agosto». Lo afferma il segretario generale di Uiltrasporti Sardegna, William Zonca, in riferimento al **Porto Canale di Cagliari**. Le intenzioni della Regione Sardegna sono di prorogarle di altri sei mesi. «Il prossimo passo - continua Zonca - è continuare nell'opera di rilancio del terminal container di transhipment: occorre attivare la Zona economica speciale il 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 internazionale di elevata caratura, per riportare **Cagliari** al ruolo di protagonista del Mediterraneo che le compete, ricordando che fino al 2016 era il terzo terminal in Italia per numero di contenitori movimentati, ma che precise scelte industriali hanno messo fuori mercato». A dicembre dell'anno scorso l'Autorità di sistema portuale della Sardegna ha lanciato un bando per affidare il terminal container a un nuovo gestore, poi prorogato più volte per via del lockdown. Ora scade il 31 agosto. Intanto poche settimane fa è caduto un pesante limite allo sviluppo della zona, che gravava da vent'anni, il vincolo paesaggistico.



Tra i punti cardine alleanza con i territori, trasformazione digitale e posizionamento sui mercati

Pronto il Piano operativo dell' area portuale per migliorare la mobilità di uomini e merci

In programma interventi mirati alla realizzazione di infrastrutture moderne e sostenibili

MESSINA - Per la prima volta viene varato un Piano operativo con una strategia di sviluppo per tutti i porti dell' Area dello Stretto. L' **Autorità di sistema portuale** getta così le basi per creare un metodo integrato a supporto di una moderna mobilità nell' area, sia per i passeggeri che per le merci. Infrastrutture sostenibili, alleanza con i territori, trasformazione digitale, posizionamento sui mercati: questi i punti cardine del Pot 2020/2022 che prevede investimenti per circa 425 milioni di euro di cui circa 343 a Messina, 17 a Reggio Calabria, 55 a Milazzo e 10 a Villa San Giovanni. Il Piano, approvato dall' Organismo di Partenariato della Risorsa mare e dal Comitato di Gestione dell' Adsp, "è stato elaborato - ha spiegato il presidente Mario Mega - attraverso un percorso di confronto che ha coinvolto nelle fasi preliminari non solo le Istituzioni locali e i rappresentanti delle categorie economiche e sociali delle Città Metropolitane di Reggio Calabria e Messina, 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, pubblicato sul sito dell' Ente". Sono previsti interventi mirati a realizzare infrastrutture sostenibili, procedure che consentano di raggiungere nell' erogazione dei servizi un' eccellenza operativa, accordi e confronti per operare in alleanza con i territori, un' organizzazione del lavoro e un **sistema** di controllo che garantiscano un' elevata affidabilità istituzionale. Saranno riprogettati tutti i processi amministrativi e operativi per introdurre nuove tecnologie e dare vita a una concreta trasformazione digitale. Previsti anche partenariati che consentano il posizionamento sui mercati per aumentare l' attrattività dei porti e delle aree retroportuali nei confronti di nuovi investitori. "Dopo la costituzione degli Organi - ha aggiunto Mega - ora disponiamo di un documento guida condiviso da tutti gli attori, che consentirà di avviare tante iniziative e attività. Durante questi primi mesi di mandato ho avuto modo di ascoltare sia i rappresentanti delle Istituzioni che gli operatori, ma anche molti portatori di interesse e rappresentanti della società civile, che hanno fornito spunti e contributi che sono alla base del Pot. Sono certo che tutta la rete di relazioni instaurata, che trova nell' Organismo di Partenariato il luogo principe del confronto, continuerà a supportarci nella realizzazione di quanto previsto". Programmati nuovi interventi infrastrutturali che si aggiungono a quelli in corso e a quelli ereditati dai vecchi Piani, per i quali occorrerà da un lato avviare o aggiornare le progettazioni e dall' altro individuare i finanziamenti. Nella prossima integrazione annuale del Pot saranno attenzionati i porti calabresi del **sistema**, per i quali non risulta alcuna progettualità pregressa e sui quali sono ancora in corso le attività tecniche di rilevazione dei fondali e di verifica dello stato delle infrastrutture marittime. Di particolare rilievo sarà la realizzazione del nuovo Porto per il traghettamento dei mezzi rotabili da trasferire da Villa San Giovanni ad altro luogo che possa meglio interfacciarsi con Tremestieri. Si dovrà presto avviare quindi uno studio di fattibilità per l' individuazione della nuova localizzazione. Al centro del Pot non ci sono solo opere infrastrutturali da realizzare, ma anche il potenziamento degli uffici, l' accesso ai fondi Europei, l' aggiornamento di tutti i Piani regolatori dei porti, lo sviluppo delle Zes, le politiche ambientali. Ci sono poi interventi che non possono prescindere dagli



Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

assetto urbanistico. Per alcune azioni che coinvolgono aree portuali incastonate nel centro urbano, come per Messina la valorizzazione e il recupero della Real Cittadella e dell' area dell' ex Fiera Campionaria, è quindi fondamentale, come sottolineato da Mega, la condivisione con il territorio e il coordinamento con il Comune.

Il Prg del porto è ormai una priorità

Milazzo «Prendiamo atto della volontà del presidente dell' **Autorità portuale** di effettuare interventi nel porto di Milazzo, ma è opportuno che gli stessi siano preceduti da una pianificazione più generale che può essere rappresentata solo dal Piano regolatore del porto». Ad affermarlo è il portavoce del movimento civico "Amiamo Milazzo", Maurizio Capone, il quale evidenzia che «gli interventi base devono essere considerati in una sinergia con la futura Amministrazione comunale. Ad oggi infatti - sottolinea Capone - non è stato ancora approvato dal consiglio comunale il Piano regolatore del Porto, strumento fondamentale per il futuro del porto della Città di Milazzo. Solo dopo si possono prendere in considerazione tutte gli interventi che il presidente intende realizzare sul nostro porto. Pertanto nessuna decisione potrà essere presa unilateralmente». Il presidente del Comitato "Grande porto", Mario Sciotto, invece insiste sulla necessità degli approdi turistici. «Anche quest' anno, seppur con un certo ritardo, il traffico diportistico è ripreso a Milazzo nei due porti collocati nella rada di Vaccarella e nel porto sistemato nel molo Marullo - si legge in una nota -. E ciò per la posizione strategica che permette ai diportisti di arrivare alle Eolie con maggior rapidità per la vicinanza degli aeroporti di Catania e Reggio Calabria. È chiaro che un' attività del genere produce notevoli benefici economici perché i rifornimenti delle imbarcazioni vengono effettuati nella nostra città. Per questo riteniamo necessario un maggiore impegno per accelerare la nascita dell' ecoporto galleggiante. Un' opera all' avanguardia nel campo del diportismo che, secondo l' amministratore unico di "World Area Holding", Franco Signorello, sarebbe pronta a partire previo il parere favorevole del consiglio comunale essendo fattibile dal lato progettuale e sostenuta finanziariamente dall' interesse manifestato da parte di un fondo di investimenti inglesi e da due solide banche cinesi». Indispensabile accelerare pure la pianificazione di approdi per la nautica.



Aliscafi per le isole Eolie Intesa Calabria-Sicilia

Asse tra Calabria e Sicilia su trasporti e collegamenti marittimi. Un ulteriore passo avanti in questa direzione è stato realizzato nell' ultima riunione (il 7 agosto) del Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto a cui hanno partecipato gli assessori competenti di Sicilia e Calabria. All' ordine del giorno la discussione sui collegamenti marittimi che la Regione Siciliana sta programmando con riferimento ai servizi che interessano i porti dello Stretto. La Sicilia aveva programmato una intensificazione dei collegamenti fra la sponda calabrese e le isole Eolie durante l' alta stagione, prevedendo anche un certo numero di corse in media e bassa stagione. Nella proposta originaria tali collegamenti si attestavano esclusivamente a Villa San Giovanni, escludendo il porto di Reggio. La necessità di scongiurare tale previsione è stata tempestivamente condivisa con gli assessori competenti, concordando anche una proposta comune. Sul tema l' assessore calabrese Catalfamo, dopo aver rinnovato l' apprezzamento per le modalità di condivisione delle scelte che l' **Autorità portuale** continua ad adottare, ha evidenziato la necessità che il potenziamento dei collegamenti con le isole Eolie, venga esteso, oltre che a Villa San Giovanni, anche al porto di Reggio. Tale scelta consentirà la diretta ed agevole connessione con l' arcipelago eoliano agli utenti dello scalo cittadino garantendo nel contempo l' intermodalità dei collegamenti dell' Aeroporto dello Stretto. La proposta è stata accolta favorevolmente dal rappresentante della Regione Siciliana. L' Assessore Catalfamo, d' intesa con la Governatrice Jole Santelli, ha confermato la strategia di coinvolgere la Regione Siciliana nelle determinazioni che saranno assunte per rilanciare l' Aeroporto dello Stretto, evidenziando che i collegamenti marittimi dallo scalo di Reggio garantiranno un incremento dell' accessibilità per le Isole Eolie e una maggiore attrattività per le compagnie aeree che intendono operare sul "Tito Minniti". Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Mario Mega, ha commentato: «Esprimo grande soddisfazione per i risultati che si stanno raggiungendo grazie alla collaborazione delle due regioni. Per quanto riguarda in particolare la Regione Calabria riponiamo grande aspettativa nel tavolo coordinato dall' assessore Catalfamo che coinvolge i principali attori del **sistema** di trasporto fra cui Anas, Rfi e Sacal, con cui a settembre saranno avviati confronti specifici per sviluppare azioni già previste nel Pot e condivise con la Regione». Anche questo risultato, ampiamente condiviso con l' assessore delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana Marco Falcone, contribuirà significativamente alle azioni mirate alla concreta realizzazione dell' Area Integrata dello Stretto verso la quale si deve procedere a ritmi serrati partendo dalla completa integrazione dei servizi di trasporto.



Sarà potenziato il collegamento tra porti calabresi e isole Eolie

Proposta accolta favorevolmente dalla Regione Sicilia

Roma, 10 ago. (askanews) - Nel Comitato di gestione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto del 7 agosto sono stati invitati a intervenire gli assessori competenti delle Regioni Sicilia e Calabria sul punto all' ordine del giorno relativo ai collegamenti marittimi che la Regione Siciliana sta programmando, con riferimento ai servizi che interessano i porti dello Stretto. La Sicilia, per quanto d' interesse dei porti calabresi, aveva programmato una intensificazione dei collegamenti fra la sponda calabrese e le isole Eolie durante l' alta stagione, prevedendo anche un certo numero di corse in media e bassa stagione. Nella proposta originaria tali collegamenti si attestavano esclusivamente a Villa San Giovanni, escludendo il porto di Reggio Calabria. La necessità di scongiurare tale previsione è stata tempestivamente condivisa con gli Assessori competenti, concordando anche una proposta comune. Nel corso della discussione l' Assessore Catalfamo, dopo aver rinnovato l' apprezzamento per le modalità di condivisione delle scelte che l' **Autorità portuale** continua ad adottare, ha evidenziato la necessità che il potenziamento dei collegamenti con le isole Eolie, venga esteso, oltre che a

Villa San Giovanni, anche al porto di Reggio Calabria. Tale scelta consentirà la diretta ed agevole connessione con l' arcipelago eoliano agli utenti dello scalo cittadino garantendo nel contempo l' intermodalità dei collegamenti dell' Aeroporto dello Stretto. La proposta, è stata accolta favorevolmente dal rappresentante della Regione Siciliana. L' Assessore Catalfamo, anche a seguito di ampia condivisione con il Presidente Santelli su una tematica che comporta ampi riflessi di promozione della Regione Calabria, esprime piena soddisfazione per il risultato raggiunto e conferma l' impegno di coinvolgere la Regione Sicilia nelle determinazioni che saranno assunte per rilanciare l' Aeroporto dello Stretto, evidenziando che i collegamenti marittimi dallo scalo di RC garantiranno un incremento dell' accessibilità per le isole Eolie e una maggiore attrattività per le compagnie aeree che intendono operare sullo scalo reggino. Il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**, ing. Mario Mega, ha reso la seguente dichiarazione: "Esprimo grande soddisfazione per i risultati che si stanno raggiungendo grazie alla collaborazione delle due regioni. Per quanto riguarda in particolare la Regione Calabria riponiamo grande aspettativa nel tavolo coordinato dall' Assessore Catalfamo che coinvolge i principali attori del **sistema** di trasporto fra cui ANAS, RFI e SACAL, con cui a settembre saranno avviati confronti specifici per sviluppare azioni già previste nel POT e condivise con la Regione". Anche questo risultato, ampiamente condiviso con l' Assessore delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana on. Marco Falcone, contribuirà significativamente alle azioni mirate alla concreta realizzazione dell' Area Integrata dello Stretto verso la quale si deve procedere a ritmi serrati partendo dalla completa integrazione dei servizi di trasporto.



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Raggiunta intesa per potenziamento collegamenti marittimi da Reggio e Villa San Giovanni verso le Eolie

Nel Comitato di gestione dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto del 7 agosto sono stati invitati a intervenire gli assessori competenti delle Regioni Sicilia e Calabria sul punto all' ordine del giorno relativo ai collegamenti marittimi che la Regione Siciliana sta programmando, con riferimento ai servizi che interessano i porti dello Stretto. La Sicilia, per quanto d' interesse dei porti calabresi, aveva programmato una intensificazione dei collegamenti fra la sponda calabrese e le isole Eolie durante l' alta stagione, prevedendo anche un certo numero di corse in media e bassa stagione. Nella proposta originaria tali collegamenti si attestavano esclusivamente a Villa San Giovanni, escludendo il porto di Reggio Calabria. La necessità di scongiurare tale previsione è stata tempestivamente condivisa con gli Assessori competenti, concordando anche una proposta comune. Nel corso della discussione l' Assessore Catalfamo, dopo aver rinnovato l' apprezzamento per le modalità di condivisione delle scelte che l' **Autorità** portuale continua ad adottare, ha evidenziato la necessità che il potenziamento dei collegamenti con le isole Eolie, venga esteso, oltre che a Villa San Giovanni, anche al porto di Reggio Calabria. Tale scelta consentirà la diretta ed agevole connessione con l' arcipelago eoliano agli utenti dello scalo cittadino garantendo nel contempo l' intermodalità dei collegamenti dell' Aeroporto dello Stretto. La proposta, è stata accolta favorevolmente dal rappresentante della Regione Siciliana. L' Assessore Catalfamo, anche a seguito di ampia condivisione con il Presidente Santelli su una tematica che comporta ampi riflessi di promozione della Regione Calabria, esprime piena soddisfazione per il risultato raggiunto e conferma l' impegno di coinvolgere la Regione Sicilia nelle determinazioni che saranno assunte per rilanciare l' Aeroporto dello Stretto, evidenziando che i collegamenti marittimi dallo scalo di RC garantiranno un incremento dell' accessibilità per le isole Eolie e una maggiore attrattività per le compagnie aeree che intendono operare sullo scalo reggino. Il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, ing. Mario Mega, ha reso la seguente dichiarazione: "Esprimo grande soddisfazione per i risultati che si stanno raggiungendo grazie alla collaborazione delle due regioni. Per quanto riguarda in particolare la Regione Calabria riponiamo grande aspettativa nel tavolo coordinato dall' Assessore Catalfamo che coinvolge i principali attori del **sistema** di trasporto fra cui ANAS, RFI e SACAL, con cui a settembre saranno avviati confronti specifici per sviluppare azioni già previste nel POT e condivise con la Regione". Anche questo risultato, ampiamente condiviso con l' Assessore delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana on. Marco Falcone, contribuirà significativamente alle azioni mirate alla concreta realizzazione dell' Area Integrata dello Stretto verso la quale si deve procedere a ritmi serrati partendo dalla completa integrazione dei servizi di trasporto.



Il Lametino

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Trasporti, assessore Catalfamo: "Intesa per potenziare servizi con Eolie"

Catanzaro - "Raggiunta l'intesa per il potenziamento dei servizi di collegamento marittimo dei porti di Reggio e Villa con le Isole Eolie". Lo rende noto l'assessore regionale ai trasporti Domenico Catalfamo. "Nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto del 7 agosto - è scritto in una nota - sono stati invitati a intervenire gli assessori competenti delle Regioni Sicilia e Calabria sul punto all'ordine del giorno relativo ai collegamenti marittimi che la Regione Siciliana sta programmando, con riferimento ai servizi che interessano i porti dello Stretto. La Sicilia, per quanto d'interesse dei porti calabresi, aveva programmato una intensificazione dei collegamenti fra la sponda calabrese e le isole Eolie durante l'alta stagione, prevedendo anche un certo numero di corse in media e bassa stagione. Nella proposta originaria tali collegamenti si attestavano esclusivamente a Villa San Giovanni, escludendo il porto di Reggio Calabria. La necessità di scongiurare tale previsione è stata tempestivamente condivisa con gli Assessori competenti, concordando anche una proposta comune. Nel corso della discussione l'assessore Catalfamo, dopo aver rinnovato l'apprezzamento per le modalità di condivisione delle scelte che l'Autorità portuale continua ad adottare, ha evidenziato la necessità che il potenziamento dei collegamenti con le isole Eolie, venga esteso, oltre che a Villa San Giovanni, anche al porto di Reggio Calabria. Tale scelta consentirà la diretta ed agevole connessione con l'arcipelago eoliano agli utenti dello scalo cittadino garantendo nel contempo l'intermodalità dei collegamenti dell'Aeroporto dello Stretto. La proposta, è stata accolta favorevolmente dal rappresentante della Regione Siciliana. L'assessore Catalfamo, anche a seguito di ampia condivisione con il presidente Santelli su una tematica che comporta ampi riflessi di promozione della Regione Calabria, esprime piena soddisfazione per il risultato raggiunto e conferma l'impegno di coinvolgere la Regione Sicilia nelle determinazioni che saranno assunte per rilanciare l'Aeroporto dello Stretto, evidenziando che i collegamenti marittimi dallo scalo di RC garantiranno un incremento dell'accessibilità per le isole Eolie e una maggiore attrattività per le compagnie aeree che intendono operare sullo scalo reggino". "Esprimo grande soddisfazione - afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Mario Mega - per i risultati che si stanno raggiungendo grazie alla collaborazione delle due regioni. Per quanto riguarda in particolare la Regione Calabria riponiamo grande aspettativa nel tavolo coordinato dall'Assessore Catalfamo che coinvolge i principali attori del sistema di trasporto fra cui Anas, Rfi e Sacal, con cui a settembre saranno avviati confronti specifici per sviluppare azioni già previste nel Pot e condivise con la Regione". "Anche questo risultato, ampiamente condiviso con l'assessore delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana Marco Falcone - conclude la nota - contribuirà significativamente alle azioni mirate alla concreta realizzazione dell'Area Integrata dello Stretto verso la quale si deve procedere a ritmi serrati partendo dalla completa integrazione dei servizi di trasporto". © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Metropolitan

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Catalfamo: "Raggiunta intesa per potenziamento servizi di collegamento marittimo dei porti di Reggio e Villa con le Isole Eolie"

Nel Comitato di gestione dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto del 7 agosto sono stati invitati a intervenire gli assessori competenti delle Regioni Sicilia e Calabria sul punto all' ordine del giorno relativo ai collegamenti marittimi che la Regione Siciliana sta programmando, con riferimento ai servizi che interessano i porti dello Stretto. La Sicilia, per quanto d' interesse dei porti calabresi, aveva programmato una intensificazione dei collegamenti fra la sponda calabrese e le isole Eolie durante l' alta stagione, prevedendo anche un certo numero di corse in media e bassa stagione. Nella proposta originaria tali collegamenti si attestavano esclusivamente a Villa San Giovanni, escludendo il porto di Reggio Calabria. La necessità di scongiurare tale previsione è stata tempestivamente condivisa con gli Assessori competenti, concordando anche una proposta comune. Nel corso della discussione l' Assessore Catalfamo, dopo aver rinnovato l' apprezzamento per le modalità di condivisione delle scelte che l' **Autorità** portuale continua ad adottare, ha evidenziato la necessità che il potenziamento dei collegamenti con le isole Eolie, venga esteso, oltre che a Villa San Giovanni, anche al porto di Reggio Calabria. Tale scelta consentirà la diretta ed agevole connessione con l' arcipelago eoliano agli utenti dello scalo cittadino garantendo nel contempo l' intermodalità dei collegamenti dell' Aeroporto dello Stretto. La proposta, è stata accolta favorevolmente dal rappresentante della Regione Siciliana. L' Assessore Catalfamo, anche a seguito di ampia condivisione con il Presidente Santelli su una tematica che comporta ampi riflessi di promozione della Regione Calabria, esprime piena soddisfazione per il risultato raggiunto e conferma l' impegno di coinvolgere la Regione Sicilia nelle determinazioni che saranno assunte per rilanciare l' Aeroporto dello Stretto, evidenziando che i collegamenti marittimi dallo scalo di RC garantiranno un incremento dell' accessibilità per le isole Eolie e una maggiore attrattività per le compagnie aeree che intendono operare sullo scalo reggino. Il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, ing. Mario Mega, ha reso la seguente dichiarazione: 'Esprimo grande soddisfazione per i risultati che si stanno raggiungendo grazie alla collaborazione delle due regioni. Per quanto riguarda in particolare la Regione Calabria riponiamo grande aspettativa nel tavolo coordinato dall' Assessore Catalfamo che coinvolge i principali attori del **sistema** di trasporto fra cui ANAS, RFI e SACAL, con cui a settembre saranno avviati confronti specifici per sviluppare azioni già previste nel POT e condivise con la Regione'. Anche questo risultato, ampiamente condiviso con l' Assessore delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana on. Marco Falcone, contribuirà significativamente alle azioni mirate alla concreta realizzazione dell' Area Integrata dello Stretto verso la quale si deve procedere a ritmi serrati partendo dalla completa integrazione dei servizi di trasporto. Fonte <https://www.regione.calabria.it/website/portaltemplates/view/view.cfm?18748>.



Più collegamenti tra la Calabria e le Eolie. Catalfamo: «Intesa raggiunta»

«Raggiunta l'intesa per il potenziamento dei servizi di collegamento marittimo dei porti di Reggio e Villa con le Isole Eolie». Lo rende noto l'assessore regionale ai trasporti Domenica Catalfamo. «Nel Comitato di gestione dell'**Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto del 7 agosto - è scritto in una nota - sono stati invitati a intervenire gli assessori competenti delle Regioni Sicilia e Calabria sul punto all'ordine del giorno relativo ai collegamenti marittimi che la Regione Siciliana sta programmando, con riferimento ai servizi che interessano i porti dello Stretto. La Sicilia, per quanto d'interesse dei porti calabresi, aveva programmato una intensificazione dei collegamenti fra la sponda calabrese e le isole Eolie durante l'alta stagione, prevedendo anche un certo numero di corse in media e bassa stagione. Nella proposta originaria tali collegamenti si attestavano esclusivamente a Villa San Giovanni, escludendo il porto di Reggio Calabria». Tuttavia «la necessità di scongiurare tale previsione è stata tempestivamente condivisa con gli assessori competenti, concordando anche una proposta comune. Nel corso della discussione l'assessore Catalfamo, dopo aver rinnovato l'apprezzamento per le modalità di condivisione delle scelte che l'**Autorità** portuale continua ad adottare, ha evidenziato la necessità che il potenziamento dei collegamenti con le isole Eolie, venga esteso, oltre che a Villa San Giovanni, anche al porto di Reggio Calabria». Tale scelta - viene ribadito nel comunicato - consentirà la diretta ed agevole connessione con l'arcipelago eoliano agli utenti dello scalo cittadino garantendo nel contempo l'intermodalità dei collegamenti dell'Aeroporto dello Stretto. La proposta, è stata accolta favorevolmente dal rappresentante della Regione Siciliana. L'assessore Catalfamo, anche a seguito di ampia condivisione con il presidente Santelli su una tematica che comporta ampi riflessi di promozione della Regione Calabria, esprime piena soddisfazione per il risultato raggiunto e conferma l'impegno di coinvolgere la Regione Sicilia nelle determinazioni che saranno assunte per rilanciare l'Aeroporto dello Stretto, evidenziando che i collegamenti marittimi dallo scalo di Reggio garantiranno « un incremento dell'accessibilità per le isole Eolie e una maggiore attrattività per le compagnie aeree che intendono operare sullo scalo reggino ». «Esprimo grande soddisfazione - afferma il presidente dell'**Autorità di Sistema** Portuale, Mario Mega - per i risultati che si stanno raggiungendo grazie alla collaborazione delle due regioni. Per quanto riguarda in particolare la Regione Calabria riponiamo grande aspettativa nel tavolo coordinato dall'assessore Catalfamo che coinvolge i principali attori del **sistema** di trasporto fra cui Anas, Rfi e Sacal, con cui a settembre saranno avviati confronti specifici per sviluppare azioni già previste nel Pot e condivise con la Regione». «Anche questo risultato, ampiamente condiviso con l'assessore delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana Marco Falcone - conclude la nota - contribuirà significativamente alle azioni mirate alla concreta realizzazione dell'Area Integrata dello Stretto verso la quale si deve procedere a ritmi serrati partendo dalla completa integrazione dei servizi di trasporto».



La Maxcom detiene il magazzino in pieno quartiere Borgata di Augusta e molto vicino alla stazione ferroviaria

Osservazioni Legambiente alla Via del progetto di allungamento del pontile del deposito carburanti

Posizionato su fondali (del Sin di Priolo) fortemente contaminati e che necessitano di autorizzazioni particolari

AUGUSTA- Legambiente, alla fine dello scorso giugno, ha presentato delle osservazioni al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del progetto di rifacimento e allungamento del pontile della Maxcom ad Augusta. Detto progetto prevede un allungamento del pontile di 25 metri. La Maxcom detiene un deposito costiero di carburanti sito in pieno quartiere Borgata di Augusta e molto vicino alla stazione ferroviaria megarese. Enzo Parisi di Legambiente in una nota scrive: "Abbiamo evidenziato che il pontile di cui si chiede il rifacimento e allungamento è collocato nella parte nord del porto Megarese e ricade all' interno del SIN di Priolo. Esso è posizionato su fondali che secondo le indagini effettuate da ISPRA/CNR sono fortemente contaminati (zona rossa). Pertanto qualunque operazione, fosse anche la sola infissione di palancole, che determini un pur minimo sommovimento del sedimento marino, deve essere preliminarmente esaminata ed approvata dalla apposita Direzione del Ministero Ambiente. Inoltre il Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Augusta citato nel progetto della Maxcom è antiquato mentre è attualmente in corso di elaborazione il nuovo PRP e, in ogni caso, manca il parere dell' **Autorità Portuale di Sistema** (e quest' ultima, riteniamo, non può esimersi dal tenere ben presente ciò che prevede il Piano di Risanamento)".

"Nella proposta progettuale - prosegue Parisi - manca la motivazione della necessità di incrementare la portata delle navi che accostano al pontile. Se ciò fosse propedeutico ad un conte stuale o successivo aumento dello stoccaggio a terra con ulteriori serbatoi, per le intuibili refluenze sul piano ambientale e della sicurezza, appare evidente che sarebbe necessario sottoporre a VIA anche l' ampliamento del parco serbatoi. Mancano altresì l' indispensabile Valutazione d' Incidenza (VincA) sulle vicine aree umide (ZSC) e tutte le ulteriori valutazioni sulla interferenza dell' allungamento del pontile con la prevista realizzazione dei vicini pontili della Marina Militare Italiana, sui suoi eventuali effetti sul ricambio delle acque del porto attraverso il ponte del Rivellino, sul rischio collisioni, sulle emissioni delle navi ormeggiate e le ricadute sulla popolazione del quartiere più vicino". "Abbiamo anche evidenziato - aggiunge Parisi - il fatto che il deposito, con capacità complessiva di stoccaggio idrocarburi superiore a 40.000 m³, ha una semplice Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dalla Provincia mentre a parer nostro la legge prevederebbe il possesso della AIA, Autorizzazione Integrata Ambientale di competenza statale. Anche il Libero Consorzio Provinciale ha presentato le sue osservazioni con alcuni argomenti simili ai nostri". "In premessa - spiega Parisi - abbiamo voluto ricordare che secondo il Piano di Risanamento, approvato con DPR del 17/01/95, il deposito costiero Maxcom di Augusta deve essere delocalizzato in altra area **portuale** che viene individuata in quella di Punta Cugno. Non entriamo in merito alle ragioni per cui tale delocalizzazione non è stata finora attuata ma rimane fermo che non può essere accettata nessuna ipotesi di modifica delle sue strutture che sia funzionale a far permanere il deposito nell' attuale collocazione urbana". "Chi deve pronunciarsi sul progetto in questione - conclude Parisi tenga in debito conto quanto sopra e nessuno finga di non sapere".



