



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 13 agosto 2020



Rassegna stampa

Prime Pagine

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

Trieste

13/08/2020	Il Piccolo Pagina 12	25
Crocieristica in ginocchio Danni per tutta la costa		

Venezia

13/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 4	<i>Alberto Zorzi</i> 26
Musolino sempre al timone «A breve scaveremo i canali spero di riportare qui 10 navi»		

13/08/2020	Il Gazzettino Pagina 13	<i>ELISIO TREVISAN</i>	28
13/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 22		30
13/08/2020	Il Gazzettino Pagina 31	<i>ELISIO TREVISAN</i>	32
13/08/2020	Il Gazzettino Pagina 31		34
13/08/2020	Il Gazzettino Pagina 37		35
13/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 1		36
13/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 4	<i>Paolo Costa</i>	37
13/08/2020	Il Gazzettino Pagina 32		38
13/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20		39
13/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20		41
13/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 4	<i>Pierfrancesco Carcassi</i>	42
13/08/2020	Il Gazzettino Pagina 31		43
12/08/2020	corriere.it	<i>ALBERTO ZORZI</i>	44
12/08/2020	Informatore Navale		46
12/08/2020	Informazioni Marittime		47
12/08/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	48
12/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	49

Savona, Vado

13/08/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18		50

Genova, Voltri

13/08/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		51
13/08/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		52
13/08/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9		53
13/08/2020	Il Secolo XIX Pagina 11		55

12/08/2020	Genova24	Costa Crociere valuta tamponi per tutti. E frena sul terminal di Genova: "Non è una priorità"	56
12/08/2020	Il Vostro Giornale	Costa Crociere valuta tamponi per tutti. E frena sul terminal di Genova: "Non è una priorità"	57
12/08/2020	Ship Mag	Costa, Thamm torna a Genova: tutti i nodi sul tavolo dell' incontro con il governatore della Liguria	59
13/08/2020	Il Secolo XIX Pagina 14	L' aeroporto vede il futuro: sì dell' Enac all' ampliamento	60
13/08/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 35	Venti milioni per il restyling del Colombo	61
13/08/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 13	Enac dà l' ok per l' ampliamento del Colombo	62
12/08/2020	Ansa	Sì Enac progetto aeroporto Genova	63
12/08/2020	BizJournal Liguria	Dall' Enac via libera all' ampliamento dell' Aeroporto di Genova	64
12/08/2020	Genova Today <i>Redazione</i>	Aeroporto di Genova, da Enac via libera all'ampliamento	65
12/08/2020	Genova24	Ampliamento dell' Aeroporto di Genova, ok al progetto da parte di Enac	66
12/08/2020	Il Vostro Giornale	Aeroporto di Genova, Procedure accelerate per i lavori di ampliamento, arriva l' ok dell' Enac foto	68
12/08/2020	larepubblica.it	Enac, via libera a lavori di ampliamento e ammodernamento Aeroporto di Genova	70
12/08/2020	lastampa.it	Enac, via libera a lavori di ampliamento e ammodernamento Aeroporto di Genova	71
12/08/2020	TeleBorsa	Enac, via libera a lavori di ampliamento e ammodernamento Aeroporto di Genova	72
12/08/2020	The Medi Telegraph	Colombo, via libera dall' Enac al progetto definitivo	73
12/08/2020	TTg Italia	Enac approva l' ampliamento dell' aeroporto di Genova	74
12/08/2020	Shipping Italy	Genova e Civitavecchia provano a inserire nuova diga e Darsena Grandi Masse nel Recovery Fund	75
13/08/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 43	Quattro posti all' Autorità Portuale di Genova L' Avvocatura dello Stato apre le selezioni	76

La Spezia

13/08/2020	Il Secolo XIX (ed. Levante) Pagina 16	Troppo plastica in mare: 'Noi, pescatori spazzini'	77
12/08/2020	Citta della Spezia	Ugolini (M5S): "Da governo milioni per elettrificare banchine"	79
12/08/2020	Citta della Spezia	Rumori, si va verso la mappatura acustica del porto	80

Livorno

13/08/2020	Il Tirreno Pagina 22	L'Enel fra i container «Pronti a partire già nei primi mesi del prossimo anno»	81
------------	-----------------------------	--	----

12/08/2020	Ansa		83
Crociere: Livorno; -93% traffici nel primo semestre 2020			
12/08/2020	Il Nautilus		84
AdSP MTS: statistiche primo semestre 2020			
12/08/2020	Informare		86
Nel secondo trimestre il traffico delle merci nel porto di Livorno è diminuito del -19,9%			
12/08/2020	Port News		87
Alto Tirreno, semestre negativo			
13/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	89
I porti dell' Alto Tirreno, statistiche 2020 - primo semestre			
12/08/2020	Shipping Italy		90
Nei porti toscani calo marcato di container, ro-ro e merci varie nel primo semestre 2020			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

13/08/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 30	92
Stretta sui turisti di rientro Porto crocevia ad alto rischio			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35	94
Crociere, si riparte con controlli rigidi			
13/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35	95
Navi fumose, il Pincio tiene alta la tensione			
13/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	96
Porto, subito 70 milioni dal Governo e l' Authority ne chiede altri 830			
12/08/2020	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva		97
Civitavecchia e Fiumicino, cento milioni per i nuovi porti			
12/08/2020	AskaneWS		98
Lazio, AdSP: porti Civitavecchia e Fiumicino opere prioritarie			
12/08/2020	FerPress		99
Porti del Lazio: Di Majo, dal Decreto Infrastrutture e dal Recovery Fund importanti investimenti per lo sviluppo dei nostri porti			
12/08/2020	lastampa.it		100
AdSP, al MIT chiesti 830 milioni per Piani regolatori dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta			
12/08/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	101
Cento milioni per sviluppo Porti di Roma			
13/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	103
Lo sviluppo dei Porti di Roma e del Lazio			
12/08/2020	TeleBorsa		104
AdSP, al MIT chiesti 830 milioni per Piani regolatori dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta			
12/08/2020	The Medi Telegraph		105
Il porto di Civitavecchia chiede 830 milioni a fondo perduto			

Napoli

13/08/2020	Il Mattino	Pagina 20	<i>Antonino Pane</i> 107
Beverello blindato imbarchi protetti e ispezioni a bordo			
13/08/2020	Il Mattino	Pagina 20	109
Traghetti a emissioni zero svolta ecologica nel porto			

13/08/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 28	110
Pontili nel degrado sit-in ambientalista		
13/08/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	111
Napoli, la prima cruiser dopo 8 mesi è Msc Grandiosa		
13/08/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14	112
Msc Grandiosa		
13/08/2020	Il Secolo XIX Pagina 11	113
Gnv, 90 milioni per ridurre i fumi		
12/08/2020	Corriere Marittimo	114
GNV, investimento da 90 mln per installazione scrubber su 8 traghetti		
12/08/2020	Il Nautilus	116
GNV: INSTALLATO SCRUBBER ANTI-EMISSIONI SUL PRIMO DI OTTO TRAGHETTI		
12/08/2020	Informatore Navale	118
GNV: INSTALLATO SCRUBBER ANTI-EMISSIONI SUL PRIMO DI OTTO TRAGHETTI		
12/08/2020	Sea Reporter	120
La compagnia Gnv investe 90 milioni di euro per rendere la flotta più "green"		
12/08/2020	Ship Mag	122
GNV installa il primo scrubber: "Tutta la flotta green entro i primi sei mesi del 2021"		
12/08/2020	Shipping Italy	123
Gnv investe 90 milioni per installare scrubber su otto traghetti		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

12/08/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 124
A Gioia Tauro traffico contenitori +39%		

Olbia Golfo Aranci

13/08/2020	La Nuova Sardegna Pagina 4	<i>ROBERTO PETRETTO</i> 125
Tamponi per chi arriva da paesi a rischio		
13/08/2020	L'Unione Sarda Pagina 5	126
Tamponi per chi arriva dall' estero		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

13/08/2020	Gazzetta del Sud Pagina 26	127
Riserva marina e vincoli Installati i primi gavitelli		

Palermo, Termini Imerese

13/08/2020	Giornale di Sicilia Pagina 9	128
Un' area per le barche Così cambia il capoluogo		

Trapani

13/08/2020	Giornale di Sicilia Pagina 9	129
Porti trapanesi, zero stranieri		

Focus

12/08/2020	Port News	MARCO CASALE	131
13/08/2020	Il Secolo XIX Pagina 11		133
12/08/2020	Primo Magazine	GAM EDITORI	134
12/08/2020	Quality Travel		135

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 6858281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63821310
mail: servizioclienti@corriere.it



Il concerto del Maestro
Muti, 50 anni a Salisburgo
«Io, i Wiener e Beethoven»
di **Valerio Cappelli** a pagina 36



Domani su 7
Paolo Conte, il Leone
«Così la mia vita
è diventata un film»
di **Antonio D'Orico**
nel settimanale in edicola



Sulle zone rosse

IMBARAZZI E DOMANDE LECITE

di **Paolo Mili**

La duplice discussione ferragostana su parlamentari ma anche politici locali cacciatori di bonus e sulla obbligatorietà della immunizzazione anti Covid (quando avremo, se mai lo avremo, un vaccino più affidabile di quello di Putin), è servita ad archiviare quella ben più seria su ciò che accade ai vertici dello Stato tra fine febbraio e primi di marzo allorché prendemmo piena coscienza del fatto che il virus era tra noi. Discussione archiviata ma non chiusa: prima o poi vedrete che ne ripareremo. Speriamo che per quel giorno ci siano stati messi a disposizione, nella loro integrità, tutti i documenti del caso. Non come stavolta che ci sono stati centellinati secondo una logica che nessuno si è dato carico di illustrare. E, visto che siamo in argomento, ci piacerebbe sapere chi è che decide se e quando va reso pubblico questo genere di documentazione? Se i dossier che ci sono stati mostrati possono essere considerati integrali? E infine chi è autorizzato a prender visione già adesso delle carte ancora inedite? Comunque si può tentare un bilancio di quel che fin qui ci è stato dato di conoscere. Ci sembra di poter dire che il presidente del Consiglio e i ministri in quei giorni si mossero in modo adeguato. Con qualche ritardo, qualche confusione, qualche incertezza, qualche ridondanza comunicativa. Ma bene, anche tenuto conto del fatto che il nostro fu il primo governo europeo a doversi cimentare con la pandemia.

continua a pagina 28

GIANNELLI



La Lega sospende gli onorevoli sospettati «Dara e Murelli hanno preso il bonus»

IL DILEMMA DEI 5 STELLE
Terzo mandato, voto su Rousseau

di **Giuseppe Alberto Falci**

Oggi la scelta sulla piattaforma Rousseau. Nel 5 Stelle si voterà su terzo mandato e alleanze. Buffagni: tradito Casaleggio. Grillo: evitiamo i discorsi inutili.

a pagina 9

La Lega sospende i deputati Andrea Dara e Elena Murelli. Lo ha annunciato il capogruppo Riccardo Molinari. Confermando indirettamente i sospetti: hanno preso il bonus Covid. Continuano le pressioni per conoscere i nomi degli altri tre parlamentari. Domani in Commissione sarà ascoltato il presidente dell'Inps Tridico e potrebbero essere resi noti. Si allunga la lista dei «furbetti» anche tra gli amministratori regionali e locali.

alle pagine 6, 7 e 8

LA DIFESA DEL DEPUTATO

«L'ha chiesto mamma»

di **Marco Cremonesi**

Andrea Dara, imprenditore tessile del Mantovano, si scusa e si difende: «Il bonus lo ha chiesto mia mamma». Il deputato sospeso dalla Lega si assume la responsabilità «per il danno arrecato al partito: non cerco giustificazioni». Anche Elena Murelli, piacentina, docente universitaria, si sarebbe scusata. Ma i due non saranno espulsi.

a pagina 7

Frontiere chiuse anche a chi viene dalla Colombia. I dubbi di Gabrielli sui controlli a tappeto

Test e viaggi, ecco le regole

Tampone per chi torna da Grecia, Spagna, Croazia e Malta. Scontro sulle discoteche

Maggior rigore contro il virus. Stato e Regioni hanno trovato l'intesa. Tampone per chi torna da Grecia, Spagna, Croazia e Malta. Limiti alle discoteche. Frontiere chiuse a chi viene dalla Colombia. «La sicurezza dei cittadini è la priorità assoluta» ha detto il ministro Boccia. I dubbi della polizia sui controlli a tappeto.

da pagina 2 a pagina 5

LA MINISTRA AZZOLINA

«I banchi nuovi già da settembre Lezioni dal 14»

di **Monica Guerzoni**

I primi banchi nuovi arriveranno a settembre. «Comprare 2,4 milioni di banchi penso sia un risultato enorme» dice la ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina. Le lezioni ripartiranno come previsto il 14 settembre. Dimissioni? «Mai pensato. Sulla scuola abbiamo fatto miracoli».

a pagina 5

Cuneo Perso il controllo del fuoristrada in una curva sterrata



Dall'alto in senso orario: Marco Appendino, 24 anni; Camilla Bessone, 16; Samuele Gribaudo, 14; Elia e Nicolò Martini, 14 e 17

I cinque ragazzi nel burrone per vedere le stelle

di **Giulio Fasano** e **Massimo Massenzio**

Erano andati a vedere le stelle all'Alpe Chastlar. Ma sulla via del ritorno la gita si è trasformata in tragedia. Il fuoristrada in un dirupo e cinque vittime. Tutti ragazzi tra i 14 e i 24 anni, tutti del Cuneese. Sull'auto erano in nove.

alle pagine 14 e 15

LA LOTTA AL VIRUS

I divieti (giusti) che dobbiamo accettare per ripartire

di **Sergio Harari**

La verità è questa: oggi nessuno vuole accettare fino in fondo che per un tempo indefinito dovremo convivere con questo virus. Almeno fino a quando non ci sarà un vaccino. La parola d'ordine è guadagnare il più possibile posizioni contro il Covid. E la prima indicazione è che le regole vanno accettate.

a pagina 28

TEMPORALE IN VALTELLINA

Frana su un'auto Bimbo perde padre, madre e un'amichetta

di **Barbara Gerosa**

Una bomba d'acqua in Valmaienico. E una frana che trascina un'auto in un torrente uccidendo padre, madre, più una bambina di 10 anni amica di loro figlio di 5 anni rimasto ferito. a pagina 16



«Quella mattina Viviana era tranquilla»

Giallo di Caronia, parla il papà di Gioele: non partecipo alle ricerche, non ho la forza

di **Andrea Pasqualetto**

Non crede a un suicidio e neppure a un omicidio. «È stato un incidente» dice Daniele Mondello, marito di Viviana, la dj trovata morta a Caronia nel Messinese, e papà di Gioele. «Quella mattina li ho visti tranquilli, nessun litigio». E il bambino ancora non è stato trovato: «Lo stanno cercando anche la mia famiglia e gli amici. Io non sono andato: non ho la forza per farlo».

a pagina 17



L'allenatore dell'Atalanta Gian Piero Gasperini, 62 anni

LA RIMONTA DEL PSG

Atalanta sconfitta Il sogno è svanito in tre minuti

di **Mario Sconceri**

Una grande Atalanta è arrivata ad accarezzare l'impresa in Champions. Si è arresa solo nel recupero al Paris Saint Germain.

alle pagine 38 e 39



00813
Poste Italiane SpA - in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c.1 DD Milano
9 771120 498008



"Non abbiamo neanche i soldi per comprare la segnaletica". La denuncia del sindaco di Castelmagno, dove ieri sono morti in un incidente 5 ragazzi



CRASTAN
shop.crastan.it

Giovedì 13 agosto 2020 - Anno 12 - n° 223
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

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

481 POSITIVI, 10 MORTI

Test rapidi a chi torna da Spagna, Grecia e Croazia

CRISTINA A PAG. 9

LA GARA DI ARCURI

Scuola: a ottobre 2,5mln di banchi da undici aziende



PALOMBI A PAG. 8

OGGI SU ROUSSEAU

Sì al 3° mandato e rebus alleanze: D-day del M5S

BUONO, MARRA E SALVINI A PAG. 5

LE ELEZIONI USA

Kamala forever: ora vice, nel 2024 "for president"

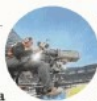


GRAMAGLIA A PAG. 14

» PALLONE IN TV La parabola tra Sky e Rai
Il calcio non può restare solo nelle mani dei privati

» Massimo Fini

Sono un abbonato Sky per seguire il Campionato e la Champions, la vecchia e cara Coppa dei Campioni di cui questo network ha l'esclusiva. Per noi ragazzi degli anni 50 calcio e ciclismo, i due grandi sport



nazionali popolari, erano tutto. Lo sci lo conosceva solo chi stava in montagna, il tennis era sport da ricchi o da raccattapalle, il basket apparteneva alla cultura americana e quel gioco non era ancora entrato nella nostra mentalità.

A PAG. 16



LOMBARDIA E MARCHE Sorelle gemelle di extra-costi

Le 2 astronavi di Bertolaso sono deserte e sott'inchiesta

■ A Milano, resta misteriosa la gestione dei 21 milioni di donazioni (vedi report Kpmg). Mentre a Civitanova servono quasi altri 2 milioni per smantellare la struttura

SPARACIARI A PAG. 6-7



50 MILA FIRME IL NOSTRO APPELLO E I GIOCHETTI DEI POLITICI

La Casta fa melina: 6 giorni per 5 nomi



DOMANI PARLA TRIDICO
I DEPUTATI SI SAPRANNO, MA I CONSIGLI REGIONALI SI COPRONO: USCIRANNO SOLO I NOMI DI CHI LO CHIEDE. DALL'INPS NIENTE RISPOSTE AL "FATTO"

GIARELLI E PROIETTI A PAG. 2-3

I DUE LEGHISTI SVELATI DAL "FATTO"
Salvini salva Dara e Murelli: non cacciati, ma solo sospesi

VERGINE A PAG. 2-3

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Conte ascolti Meloni a pag. 2
- Sales Vincetto La Qualunque a pag. 11
- D'Agostino Rischi proporzionali a pag. 11
- Sabelli Non è stato Lutring a pag. 13
- Luttazzi Alla faccia di Capalbio a pag. 10
- Gismondo Pensiamo allo smog a pag. 12

CHE BARBA CHE NOIA

"Il sesso sul set di Beautiful si fa con i congiunti"

FERRUCCI A PAG. 17



La cattiveria

Campania: per Vincenzo De Luca 14 liste. Sette con il lanciatore e sette con l'estintore

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Effetto Spelacchio

» Marco Travaglio

Quando Virginia Raggi ha annunciato che si ricandida, ho pensato: *mission impossible*. Poi ho letto i commenti di giornali e politici, tutti affrettati dal pensiero unico che accompagna la sindaca di Roma da quando fu eletta: ha fatto più danni di Nerone e di Attila perché è una cretina, incapace, disonesto, per giunta grillina, ergo i romani si guarderanno benedical rivoltarla e chiederanno lumi a noi, che sappiamo come rifare l'Urbe più bella e superba che pria. Lo scrivono *Giornale*, *Verità*, *Liberio*, *Messaggero*, *Corriere* e *Stampa*. Un unico grande giornale, come diceva Moretti. E poi l'orrore, lo sdegno, il raccapriccio di Pd, Fli, Lega, FdI: un unico grande partito. Quindi avranno già pronto il nuovo sindaco bravo, competente, efficiente e onesto che, vista la catastrofe in corso, ha già la vittoria in pugno, no? No, niente. A destra *"Salvini sta sondando l'ipotesi Cattanéo"* (*Stampa*), che infatti non ha mai sentito nessuno né intende candidarsi. Il Pd, dopo aver cambiato una dozzina di cavalli (peraltro ignari di tutto), il più autorevole dei quali era l'attore Ghini, non sa che pesci pigliare; però la signora Franceschini ci terrebbe tanto. Calenda, noto desertificatore di urne, lancia Carlo Fuortes, sovrintendente dell'Opera, che porta i voti dei tenori e dei baritoni.

E qui sorge il dubbio. Che bisogno c'è del bazooka per abbattere un moscerino come la Raggi? Non basta ignorarla e lasciarla giustiziare dagli elettori? In realtà, la lapidazione generale cela il terrore che, in un ballottaggio fra lei e un clone di Salvini, la maggioranza preferisca lei: perché i suoi difetti ed errori sono noti, ma l'esperienza potrebbe aiutarla a superarli; lavora senza risparmio; di cose buone ne ha fatte (cultura, risanamento finanziario, legalità, no alle Olimpiadi incluso); non ruba e non fa rubare; governare Roma senza soldi né poteri è contro tutti i poteri è molto più arduo di quanto credesse lei, ma anche gli altri (infatti scappano tutti); e soprattutto perché ha tutti contro con argomenti che persino il più anti-raggiano troverebbe pretestuosi. Il più disonesto era la penuria di impianti per rifiuti (compito della Regione). Ma ieri *La Stampa* ci ha aggiunto *"Incendio al Tmb Salaria"* (infatti lo appiccò lei) e *"Il famoso Spelacchio, l'abete di piazza Venezia stecchito prima ancora di essere decorato"*. Che era già morto quando fu sepolto in Val di Fiemme, come tutti gli alberi di Natale del mondo. Quello però è rimorto appena ha visto la Raggi, nota abeticida. O così almeno scrissero per settimane i giornali, trasformandolo nell'albero più simpatico del mondo, con pellegrinaggio di turisti e cittadini. Però, all'occorrenza, risorge. Avanti così e persino Virginia ce la può fare.



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 02/660990.1

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 505/1903 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 1, BULMILANO

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 13 AGOSTO 2020 - € 1,80

Dal popolo dei fax ai 25 mila del Fatto che gridano "fuori i nomi". Storia di una marea nera che ha distrutto diritto e politica

Siamo citati a exemplum, nel come Foglio, al lemma "Popolo dei fax" del Vocabolario Treccani online, avendo anno Domini 1998 scritto del brano chiososo di cui al lemma: "Evoluzione tecnologica delle prime 'piazze' di santoriana memoria, è di Maurizio Cipriani".

sempre stato compresso, allentamento, a volte grottesco". Non ci sarebbe molto da aggiungere, da parte nostra, se non che dal fax al social l'evoluzione tecnologica ha peggiorato il regno animale, e un necessario scottacchio nell'aggiornamento: maleducato e disastroso potrebbe bastare. E inoltre che dal fax al vaffa fin ai nostri giorni l'esondazione in politica della marea nera ha prodotto danni ormai irreparabili, nemmeno se avessimo a disposizione dieci Kamala Harris.

C'è però la cronaca, che costringe ad aggiornare una lunga

storia ignobile. E siamo maledetti i quattro pirla del bonus non per 1.000 euro, ma per aver aperto un'altra volta la valvola di sfogo dei liquami. Martedì mattina, in mezzo al borboglio di questi tutti i giornali grigari che menzionano scandalo, Marco Travaglio ha preso sicuro e da par suo la testa del gruppo. In prima sul Fatto quotidiano c'era la riproduzione anastatica della lettera all'"Spett.le Istituto Nazionale Previdenza Sociale - alla ca. del presidente" in cui il direttorissimo chiedeva di "poter accedere ai documenti amministrativi, in possesso dell'istituto, contenenti le generalità dei deputati, dei senatori, dei consiglieri regionali e dei presidenti di regione che hanno chiesto e ottenuto l'erogazione del bonus". Mancava solo la marea da bolla, ma lo stile questurino suppliva alla bisogna e all'autenticazione della firma. Il giorno dopo, il titolo d'apertura del Fatto era questo: "25.000 col Fatto. Fuori tutti i nomi". Il garante dà

l'ok". Sul sito del giornale, poco dopo, erano già lievitati a 35 mila i firmatari dell'appello online promosso dal quotidiano del piazzaputismo. E soltanto a pensare a un simile assembramento di gente che nella vita non ha altro che pensare che chiedono i nomi, i fessi, e preparano la gogna, e subito dopo la forza (stante poi che il reato non è stato nemmeno individuato perché "sono politici", dunque gente da abbattere come statue schiaviste, meste spavento. E allora tocca tornare al popolo dei fax, e a Repubblica che dopo le elezioni del 1985 già usava come bandiera il famoso marcheggino, in un tripudio di odio selvaggio. Vergogna per aver mandato in Parlamento i partiti che l'altro ieri hanno assolto Bettino Craxi. Vergogna per non aver combattuto abbastanza lo sfascio morale reale. Vergogna di essere italiani. La parola vergogna, scritta in corsivo e in stampatello, fotocopiata o ritagliata dal giornale,

è quella che si legge più spesso nelle centinaia di fax arrivati ieri in tutte le redazioni di Repubblica, la parola ripetuta ossessivamente dalle migliaia di lettori che hanno telefonato, dalle decine che hanno mandato telegrammi: E poi l'ideologia, la deduzione, dolore, schifo". E se fosse soltanto l'inciviltà della indignazione, che si fa massa aizzando se stessa, si potrebbero alzare le spalle. Il problema è che i fax, e gli urti agli arresti, e poi le campagne di piazza contro Berlusconi, e le dieci domande, e i senatori quaquarismi, e il popolo dei no e quello delle manette, e i vaffa e l'apripista hanno distrutto il diritto e la politica di questo paese. Lo ha reso schifo. Senza contare, per decenza, che gli indegni del bonus contro cui ora ululano il Fatto e i suoi 25 mila sono senza più la faccia e la valigia hanno mandato in Parlamento. Della stessa pasta e della stessa risma oscura.

Campidoglio amaro

Zingaretti prende tempo su Roma ma con Franceschini circonda Sassoli: candidati

Il presidente del Parlamento europeo: "Non ci penso nemmeno". Anche Enrico Letta si ritira e innervosisce il Nazareno

Renzi invita Veltroni e Rutelli

Roma. Calma e gesso, predica Nicola Zingaretti. Lo spirit di Virginia Raggi per le comunali di Roma non cambia il calendario del segretario del Pd. Il Nazareno metterà la testa sulle amministrative del 2021 solo a settembre, dopo le regionali e il referendum. In queste ore, però, Zingaretti continua a sondare e a consultarsi con tutti i dirigenti e i capi-corrente del partito. I nomi in ballo per il Campidoglio al momento sono due, ma con sfumature diverse: Enrico Letta e David Sassoli. Sul primo inizia a circolare un certo fastidio. Dice un autorevole deputato: "A fare le interviste sui giornali sono capaci tutti, ma poi Enrico foglie sempre il diavolo. Adesso dice che non è romanesco e dunque non può candidarsi: allora Vettere e Petrucci? E Alemanno e Marino?". Considerazioni piene di realismo, che traducono forse un po' di malanismo che si trascina da mesi. Discorso diverso, invece, per Sassoli. L'attuale presidente del Parlamento europeo, già candidato alle primarie per il Campidoglio del 2013, fa filtrare il suo "no, grazie". Ma è l'attacco, auspicato dal Pd. (Nella foto: Zingaretti a pagina tre)



Nicola Zingaretti

Sindaca fissa

La vecchia guardia M5s la sostiene, la nuova si oppone. Virginia Raggi pensa perfino di vincere

Roma. Fave finite a pochi mesi fa la sola idea suscitava illusione e veniva considerata come i "cigni neri" del filosofo Nassim Taleb, "eventi per cui bisogna elaborare il pensiero di cui rendano il fenomeno spiegabile e prevedibile", si dice che adesso la notizia non sia più la sua ricandidatura. Il peggio è che Virginia Raggi si è convinta di poter vincere o quantomeno di arrivare al ballottaggio. Quando Luigi Di Maio - che pure concepiva in anticipo le sue intenzioni, ma che confidava nelle ragioni dell'empirismo "ricandidarsi" - ebbe, malgrado il sostegno di costanza e la frase di conforto: "Virginia sta svolgendo un ottimo lavoro e ha bisogno del supporto di tutto il movimento", ha chiaramente ammesso che lui al ballottaggio non ci crede. Grazie a quei pensieri all'orecchio che finiscono per offuscare la vista e il giudizio, la sindaca, che Nicola Zingaretti ha definito "una minaccia", ha iniziato a credere all'altro vanto: "Ma lo sai che i romani, alla fine, non ti detestano?". (Continua a pagina tre)

Al Pd interessa il nord?

Bisogna smettere di guardare alle imprese con diffidenza, e smettere di contrapporre ai lavoratori

L'Italia non cresce da vent'anni. Ha una produttività mediamente molto lontana da quelle dei maggiori paesi europei, attratti poi investimenti dall'estero, innova troppo poco.

di Giorgio Gori

tende a scivolare verso i segmenti più bassi delle catene del valore e schiacciare quello del lavoro salariato.

Il Pd vuole farsi carico di questi problemi e dare quindi rappresentanza all'Italia che lavora e produce? "No". Vuole mettere l'aumento della produttività al centro della sua politica? In testa alla propria agenda o pensa - come i suoi alleati Sdelle - che si possa fare sostanzialmente a meno delle imprese, che a tutto ci pensa lo stato?

Si tratta di fare delle scelte. Se ci atteniamo sulla difesa degli interessi dei pensionati e dei dipendenti pubblici - con tutto il rispetto - difficilmente rappresenteremo quelli dei giovani e delle componenti più dinamiche (e meno garantite) della società. (discontinua nell'inserto 11)

Referendum, perché Si

Votare per il taglio dei parlamentari è una decisione da riformisti veri. Ve lo spiego in cinque punti

I Si dei riformisti: un pentagono. I Sono i decenni che si discute di riduzione dei parlamentari, per motivi insieme affatto casuali che entrano ben poco con una mera

di Stefano Cicchetti

riduzione dei costi. Dal 1970 sono sorti i consigli regionali e dal 1979 è eletto direttamente il Parlamento europeo, oltre alla crescita normativa complessiva dell'Unione europea. Non a caso la prima riflessione più organica che c'è stata per scontata la riduzione, sia pure con ipotesi numeriche diverse, fu pacificamente affrontata nei primi anni 80 nella commissione Bozzi. Anche solo per limitare alle assemblee elettive, e senza considerare lo spazio normativo assunto dalle autorità garanti, le ragioni sono quindi di per sé evidenti, rispetto al numero fissato nel 1963 di ben 945 parlamentari che fanno esattamente lo stesso lavoro, che sono un'anomalia quantitativa evidente rispetto alle dimensioni di uguale dimensione di scala. 2. Giustamente le principali proposte di riforma hanno sin qui sempre colpite la riduzione di entrambe le anomalie: il superamento del bicameralismo ipocritico e il numero eccessivo di parlamentari, tuttavia la bocciatura del referendum costituzionale del 2016 è avvenuta anche, nostro malgrado, sulla base di argomenti di dottrina e di politiche a favore della preferibilità di riforme chirurgiche, puntuali, che allora hanno prevalso e con cui quindi occorre fare i conti. Questa scelta premiale è evidente che dove sta il più alto il meno. Se si è favorevoli alla riduzione dei parlamentari in combinato disposto con superamento del bicameralismo ipocritico, non si vede perché si debba essere contrari alla prima se proposta da sola. E' un classico ragionamento massimalista che i riformisti, se sono tali, dovrebbero rifiutare.

3. Se un difetto c'è, è legato alla natura appunto limitata dell'intervento costituzionale: se se si fa questo anziché, è poi del resto precluso l'argomento del cambiamento democratico, del partito democratico, dei gravissimi squilibri. E la riforma è troppo piccola non può produrre enormi conseguenze. (segue a pagina quattro)

Referendum, perché No

Il Parlamento è un costo della democrazia non della politica. Ci vogliono riforme, altro che tagli

Singolare teoria quella di dire "per non lasciare in mano ai populisti la politica" come il taglio dei parlamentari, allora facciamo una riforma, che non si lascia in mano

di Roberto Ganci

ai populisti la battaglia dei porti chiati e dei blocchi navali che facciamo? E per non lasciare nelle mani dei populisti la castrazione biologica, facciamo? No frantumiamo i trogloditi assai spesso d'accordo con il direttore Cerasa ma questa volta proprio non ci siamo. Non penso che siano populisti i problemi che si sollevano ma sono populiste le soluzioni che si propongono. L'immaginazione va gestita con una nuova e seria politica di integrazione, l'orrore dello stigma va combattuto con un grande piano culturale fin dalle elementari e la disaffezione e inefficienza del nostro sistema parlamentare vanno combattute con l'unica riforma che tutti riconoscono come necessaria, quella del bicameralismo. Il taglio dei parlamentari che non si vede in assoluto contrario) deve essere una conseguenza di una vera riforma, non la Riforma in sé. Perché immaginare una riforma basata su un principio maleducato e condita dalla stupefacente litania sui risparmi significa consegnare a una cultura populista e demagogica, che contribuisce a deteriorare ancor di più (penso agli episodi di cui si discute in questi giorni) l'etica e la responsabilità degli eletti. Se la cultura che sostiene a un certo referendum è quella dell'uno vale per due, del tagliare i costi della democrazia, non della politica (peraltro come dimostrato il recente voto dei parlamentari) non si può pensare che un anno allora non c'è da stupirsi che domani qualcuno possa dire che la sanità costa troppo e decida di chiudere ospedali o ridurre medici, oppure che si sia a sicurezza a costo troppo dipendendo un taglio a esemere e personale di polizia. (segue a pagina quattro)

C'è un vaccino per il virus del sospetto

Il Covid ha spazzato via la fuffa demagogica che per una lunga stagione ha messo alla gogna il mondo della farmaceutica, un settore che oggi invece l'Italia può vantare come un modello agli occhi del mondo. Una speranza anche per la ripresa

C'è stato un tempo non troppo lontano in cui la politica della demagogia non perdeva occasione per diffondere sui propri canali di comunicazione messaggi demagogici e intimidatori contro le farmaceutiche e famigerate case farmaceutiche, accusate anche in tempi recenti di qualsiasi nefandezza: di essere delle occorse lobby assettate di potere, di essere delle piovre attaccate alle cassefori della politica, di essere pericolosi veicoli di vaccini mortali, di essere dei furfanti specializzati solo nel pagare i media per far chiedere la bocca agli eroi ciondoli della dottrina No vax. C'è stata una stagione, non troppo lontana nel tempo, in cui il mondo della farmaceutica, in Italia, si è trovato costretto ad affrontare quotidianamente una sorta di persecuzione daghiviana, in base al quale ogni tassello facente parte del mosaico della farmaceutica non poteva che essere considerato come colpevole di nefandezze. E' un tempo che è passato, ma la memoria di quel periodo è ancora viva in ogni genere di oscurità. Quella stagione, complice l'arroganza di spandere la base di argomenti di dottrina e di politiche a favore della preferibilità di riforme chirurgiche, puntuali, che allora hanno prevalso e con cui quindi occorre fare i conti. Questa scelta premiale è evidente che dove sta il più alto il meno. Se si è favorevoli alla riduzione dei parlamentari in combinato disposto con superamento del bicameralismo ipocritico, non si vede perché si debba essere contrari alla prima se proposta da sola. E' un classico ragionamento massimalista che i riformisti, se sono tali, dovrebbero rifiutare.

3. Se un difetto c'è, è legato alla natura appunto limitata dell'intervento costituzionale: se se si fa questo anziché, è poi del resto precluso l'argomento del cambiamento democratico, del partito democratico, dei gravissimi squilibri. E la riforma è troppo piccola non può produrre enormi conseguenze. (segue a pagina quattro)



ha annunciato che il laboratorio di ricerca di Toscana Life Sciences è uno dei più presenti in un progetto per offrire alla popolazione iniezioni a base di anticorpi monoclonali (e tutte queste storie) dimostrano che i successi della farmaceutica italiana sono spesso dovuti anche a esperienze di successo che maturano nell'ambito della collaborazione tra imprese private ed eccellenza della ricerca pubblica. In tutto, secondo i dati offerti dal presidente di Farmindustria Massimo Scabarozzi, sono fino a oggi 18 le aziende biofarmaceutiche che hanno avviato attività di studi clinici in Italia per il trattamento della polmonite da Covid-19 o che partecipano a progetti specifici di ricerca contro questa patologia, "anche con il ruolo guida e con l'aggiudicazione di fondi del programma europeo Horizon 2020". (segue a pagina tre)

Chiacchiere vuote sul vaccino che non c'è

Già si sproloquia sull'obbligatorietà della profilassi. Dei dati nemmeno l'ombra

Appena avremo le auto a levitazione magnetica, dovremo prevedere l'obbligo di circolazione ad altezza non inferiore ai tre metri dalla superficie sovrastante.

CATTIVI SCENZIATI - DI ENRICO BUCCI

ta. E' chiaro che si tratta di una misura minima di chiarezza, perché edifici e albi sono ben più alti di tre metri, ma così saranno i vaccini. D'altra parte, bisogna pensare che un obbligo come questo sarebbe una chiara restrizione della libertà dei conducenti di mezzi volanti di spostarsi come loro meglio aggrada, né è dimostrato che l'obbligo diminuirebbe il numero di incidenti, che sono dovuti a guidatori irresponsabili, non al mezzo in sé. Da questo punto di vista, l'obbligo di rispettare un'altezza minima di sorvolo sarebbe un inutile orpello, forse controproducente, perché spingerebbe le persone a ribellarsi a un'imposizione.

Senza contare il momento dell'attuazione, in cui è indispensabile avvicinarsi alla superficie che controllerà quando e come sia lecito abbassarsi? Vi sembra un dibattito surreale solo perché non c'è nemmeno di più? E' vero, ma non è tutto. E' vero che i palazzi della politica, a proposito dell'obbligatorietà di una vaccinazione contro Sars-Cov-2. (segue a pagina due)

Nel Foglio di sabato prossimo il nostro ricordo di Vittorio, che ci ha lasciato due anni fa. Quattro pagine con i suoi memorabili disegni. Non perdetevi.

Libri da vicepresidente

Da "Native Son" al "Canto di Salomone" e "Il cacciatore di aquiloni". La libreria della Harris è multiculti

Per quel che può valere. Literary Hub - sito che raccoglie il meglio del web, in facoltà letteraria - mette le mani avanti prima di pubblicare l'elenco dei libri più amati da

di MARIANNA MANCINO

Kamala Harris. Vengono dalla lista che la sindaca vicepresidente ha comunicato lo scorso ottobre a Kelly Jensen di Book Riot. La prima tra gli interrogati a rispondere oltre che sveglia la ragazza è diligente. Sono cinque titoli, multiculturati ma non del tutto. C'è il C. S. Lewis di "Il leone, la strega e l'armadio", primo volume delle "Cronache di Narnia". Libro di culto, per chi non ha in antipatia i fauni nella neve, i leoni che si sacrificano per salvare l'umanità, varie mitologie e allegorie cristiane a un po' di ragazzi. Andrew Adamson quindici anni fa ne ha tratto un film, "Jonathan e i leoni". E altri scrittori inglesi lo ricordano tra le prime letture. Gli altri titoli sono più di battaglia. Per esempio "Native Son" di Richard Wright - "Paura" nella traduzione di Barak Obama - è un film di Richard Tanne che racconta l'incontro romantico di Barack e Michelle Obama: in un'altra occasione, Kamala Harris ha messo "I sogni di mio padre" tra i libri letti e apprezzati. "Baggio negro" - questa la traduzione di "Black Boy" uscita da Einaudi, nel 2014 si poteva non solo dire ma anche scrivere - che per chi con la mente è in l'autobiografia dello scrittore, nato in una piantagione del Mississippi. Prevedibilissima Toni Morrison, prima afroamericana a vincere il Nobel per la Letteratura, premiata da Barack Obama con la Medal of Freedom e considerata un "tesoro nazionale". Kamala Harris degli "Canto di Salomone", la storia di Macon Dead del detto "Milkman", che per chi non cerca di ricostruire le vicende di famiglia. Lo aiutano i racconti di zia Pilate, che distilla alcol clandestinamente e ha una nipote - un po' stregha - di cui Milkman si innamorerà, ma a pensare alle conseguenze quando verrà lasciata. Aggiungiamo una setta segreta che uccide i bianchi per rappresentanza e ne viene fuori un romanzo che sembra un po' di "The Hate U Give" di Angie Thomas. "Il cacciatore di aquiloni" lascia le vite tragiche dei neri d'America per i ragazzi afgani Hassan e Amir. Il figlio del ricco costruttore di case, Amir, si innamora di un ragazzo nel far volare gli aquiloni. Prima che i russi invadano l'Afghanistan: Khalid Hosseini, nato a Kabul e emigrato in America negli anni 80, ne approfitta per raccontare la storia del suo paese, l'infelicità del talebano e senza gli spensierati aquiloni, fu subito bastardo internazionale.

Più originale, oltre che da campagna elettorale, l'ultimo titolo: "Il circolo della fortuna e della felicità" di Amy Tan. Quattro anni cinesi a San Francisco e le loro quattro figlie ormai americane si riuniscono per giocare a Mah Jong e raccontarsi le loro storie. Mancavano in effetti le donne e gli asiatici. Per quel che può valere, la biblioteca ha un disegno.

Il bambino e la montagna. Ieri mattina sembrava che il tributo che ogni tanto il Signore delle cose chiede a chi le ama, le montagne, e ci vive, fosse stato amaramente pagato. Non su una cima ma su un'autostrada, già in un burrone. Cinque ragazzi, quattro erano minorenni, che erano andati in auto di notte, per vedere le stelle cadenti. Su nel cuccine, in alta Valle Grana, lontano dai turisti assembrati. Niente strazzi e niente folle, solo una curva di quelle brutte che fa la vita. Il sindaco di Castelmagno, che ha una sessantina di abitanti, ha detto: "Abbiamo perso in una notte la metà dei giovani del nostro comune. Quindici giorni fa avevano fatto una bella foto, c'erano tutti gli abitanti di questa frazione. E ora non c'è più. E' la figlia dei loro amici che li seguivano sulla macchina di destra. Lei aveva voluto viaggiare con loro, e con un bambino suo amico. E' scesa e si è rimasta sola. 20.30

"She is a cop"

Kamala non è la solita radicale californiana. C'entra un funerale

L'uccisione di un poliziotto nel 2004 spiega perché la vice di Biden non vuole rivoluzioni. E nel posto giusto

di MARIANNA MANCINO

Roma. Nel gennaio 2019 una professore di Legge di San Francisco, Lara Bazelon, scrive sul New York Times un'op-ed devastante contro Kamala Harris, che allora era candidata alle primarie per diventare senatore. L'editoriale faceva a pezzi l'immagine che Kamala Harris aveva dato di sé, quella del "procuratore progressista". Inserita nel meccanismo della legge, ma con idee sue che contribuivano a rendere il sistema migliore e più umano. La Bazelon scriveva invece che Harris non è per nulla progressista, e portava una serie di argomenti non senza un certo rancore: non si opponeva alla pena di morte, non aveva tentato di rimediare a clamorosi errori processuali che tenevano gente innocente in galera e ogni volta che arrivava il momento di fare una scelta di politica progressista si asteneva - in particolare su una legge che permetteva di punire persone con la detenzione i genitori di studenti che saltavano la scuola. (Ritorna a pagina tre)

La vicepresidente tech

La nomina di Harris tranquillizza i settori del business che temevano l'arrivo di un radicale, soprattutto la Silicon Valley

Milano. Poco dopo l'annuncio che Joe Biden aveva scelto Kamala Harris come candidata vicepresidente, Sheryl Sandberg, la numero due di Facebook e la donna più potente della Silicon Valley, dunque una delle donne più potenti del business americano, ha scritto sulla sua pagina personale un elogio del coraggio e dell'ambizione della senatrice, che è la prima donna nera in un ticket presidenziale. Sandberg, che negli anni Novanta ha lavorato per Larry Summers al dipartimento del Tesoro nell'era Clinton, è una delle più famose democratiche dell'industria tech americana. Nel 2016 era tra le candidate favorite per diventare segretaria del Tesoro di Hillary Clinton, ma in questa ciclo elettorale è rimasta silenziosa. Il clima al Partito democratico è diventato ostile nei confronti della Silicon Valley, molti dei candidati hanno preso di mira le aziende tech. Kamala Harris, che è stata a lungo durante la campagna per le primarie aveva fatto dichiarazioni durissime contro il settore tech, e non dava garanzie che con lui alla Casa Bianca il business avrebbe potuto prosperare. La scelta di Harris, pure, fornisce queste garanzie. (Continua a pagina tre)

Una star al centro

La mossa Kamala è giusta e ora l'attenzione si concentrerà su di lei e non sull'attendista Biden

Roma. Anche se nel produrre la sua scelta non ha sorpreso nessuno, Joe Biden selezionando Kamala Harris come candidata alla vicepresidente del ticket elettorale per il voto del 3 novembre ha fatto la mossa giusta. A occhio nudo si percepisce come l'offerta progressista si sia rafforzata con la discesa in campo della Senatrice della California e il più sommo dei dem che d'ora in poi l'attrazione del rush per la Casa Bianca sarà lei, peraltro sufficientemente attrezzata per non cadere nel trabocchetto dei dissensi sul suo campo. Biden insomma ha fatto un altro passo verso la vittoria, perché aver annesso al ticket una come la Harris significa tante cose nello stesso tempo, e cominciare dal segnale di sensibilità verso l'elettorato nero e le minoranze razziali, in questo momento in prima linea nella sofferenza sociale americana. Gli uomini e soprattutto le donne afroamericane sono un'ottima ragione per andare a votare democratico, e la consapevolezza della rappresentatività incarnata dalla futura vicepresidente. E la stella di Kamala comincerà subito a brillare ben più di quanto abbia fatto quella di Barack e Michelle Biden. (Pubblicato nell'inserto 11)





il Giornale



GIOVEDÌ 13 AGOSTO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 192 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4371 E-mail: info@ilgiornale.it

SALA INCIUCIA CON GRILLO CARO SINDACO, SENZA 5 STELLE MILANO FUNZIONA

di Alessandro Sallusti

La forza di Milano, negli ultimi anni, è stata quella di non cadere nella trappola di Grillo e del suo Movimento propenso alla «decreta felice». Tanto che mentre il resto del Paese a trazione Cinque Stelle perdeva colpi uno dietro l'altro e imboccava la via dell'assistenzialismo di Stato, il capoluogo lombardo cresceva come non mai, merito di una lunga serie di buoni amministratori di centrodestra e di centrosinistra che nel tempo si sono succeduti alla guida della città simbolo della Lombardia e dell'Italia migliore.

Da queste parti i grillini non hanno mai toccato per fortuna palla, ignorati dagli elettori e quindi irrilevanti nelle istituzioni. E quindi con stupore che leggiamo dell'intenzione di Beppe Sala, sindaco Pd di Milano in scadenza di mandato (si voterà nella primavera prossima) di aprire la porta di Milano al suo amico Beppe Grillo in cambio di un sostegno - esplicito o implicito si vedrà - alle prossime elezioni.

Ovviamente Sala è libero di fare ciò che crede, ma se uno è costretto a chiedere aiuto al partito della Raggi, di Toninelli e della Azzolina - cioè a degli incapaci che sono esattamente il suo opposto da tutti i punti di vista - vuole dire che non è messo un granché bene e che ha paura di non farcela ad essere rieletto. Quindi prendiamo atto che da oggi è ufficiale che Milano ha un sindaco debole costretto a elemosinare aiuto a un partito lontano miglia da lui (per la questione Expo i grillini lo avrebbero visto volentieri al gabbio) e questa non è una bella notizia per la città. E non lo è neppure per il Paese, di cui Milano è la locomotiva economica e culturale. Ma prendiamo anche atto che Beppe Sala - uomo di cui mi onoro di un'amicizia che spero sincera e che per me rimarrà tale a prescindere - è finito nel tritacarne del Coronavirus e non sa come uscirne, se non aggrappandosi al più statalista e ipocrita dei possibili soc: cioè a quel Cinque Stelle che sono quanto di più lontano ci sia dallo spirito meneghino che lui dovrebbe interpretare e difendere.

Può essere che si tratti solo di un colpo di caldo agostano, ma temo di no. Il potere annessa anche le menti degli uomini migliori, e fino a ieri avrei detto che Sala - pur nelle diversità di vedute - fosse uno di questi. Portare i grillini a Milano potrà anche essere la sua salvezza elettorale (tra l'altro non è detto né certo) ma è un errore che Milano non gli perdonerà mai. E che fa cadere le residue probabilità che anche qualche elettore di centrodestra possa fare un pensierino sulla sua riconferma.

servizi alle pagine 6-7

NON SOLO BONUS I VERI FURBETTI

*L'Inps ha fatto dimenticare crisi e ritardi sulle zone rosse
Azzolina assunta, il suocero di Conte: quanti auto-aiutini
Indagine su Tridico: segnalazione sospetta*

L'INCIDENTE NEL CUNEESE

I piccoli cercatori di stelle e la strage senza perché

di Luca Doninelli



STRAZIO
Da sinistra
in alto: Marco
Appendino
Nicolò Martini
Camilla Bessone
Samuele
Gribaudo
e Elia Martini

Cinque ragazzi, fra i quattordici e i ventiquattro anni. No, erano nove. Adesso ne restano quattro. Era la notte di San Lorenzo, il martire che morì cotto sulla graticola. Le scintille del suo strazio cadono, nella sua notte, in forma di meteoriti incendiate. A due metri, nel buio e nella (...)

segue a pagina 15
Muratore e Paolucci alle pagine 14-15

IMMIGRATO CON UN OSTAGGIO: PRESO

I poliziotti eroi in Duomo Difendiamo chi ci difende

di Giannino della Frattina



CITTÀ INSICURA L'egiziano in Duomo minaccia l'ostaggio

Solo un'altra tappa nella ricerca di un caso Floyd anche in Italia con cui poter dare dei razziati ai nostri poliziotti. Perché a sinistra le divise non sono mai piaciute e descrivere il nostro Paese come sull'orlo di una deriva autoritaria meloniana-salviniana. Con la connivenza che non ci sta mai (...)

segue a pagina 11
Fuciliari a pagina 11

Il caso dei bonus ai deputati sembra una manovra diversiva per distogliere l'attenzione dai guai del premier, come la crisi economica e i ritardi sull'istituzione delle zone rosse. Intanto, mentre la Lega sospende i suoi onorevoli furbetti, vale la pena ricordare gli «alutini» al membri del governo, dall'assunzione della Azzolina al suocero di Conte.

servizi da pagina 2 a pagina 5

ADDIO AI DUE MANDATI Grillini campioni di ipocrisie

di Francesco M. Del Vico

Cinque stelle e mille contraddizioni. I dieci anni del movimento fondato da Beppe Grillo sono un'antologia di smentite, inversioni a u, cambi repentini - e opportunistici - di posizione. L'ultima clamorosa marcia indietro è arrivata in questi giorni, con la via libera dei vertici del movimento alla ricandidatura di Virginia Raggi al Campidoglio. Alla faccia del limite dei due mandati, ex (...)

segue a pagina 7

CONTAGI ANCORA IN CRESCITA

Scorte e ospedali: ecco il piano antivirus

Misure in vista dell'autunno. Test e tamponi sui rientri

Cusmai e Tagliaferri alle pagine 12-13

MORTO DI CALDO ALLA REGGIA DI CASERTA

Basta cavalli al massacro

di Oscar Grazioli

Tanti anni fa ho visto morire sull'asfalto un cavallo che era fuggito dallo stallino e, nella folle corsa, era stato investito da un bus. Cinque veterinari e due ore di tentativi per salvarlo non sono bastati. Ricordo l'enorme gabbia toracica sollevarsi nell'estremo tentativo di espandere polmoni, ricordo le bolle, il muco e il sangue uscire dalle froge, e ricordo quegli occhi, occhi che non capivo sembravano (...)

segue a pagina 17

CHAMPIONS, ATALANTA BATTUTA DAL PSG

Dea, grazie lo stesso

di Tony Damascelli

Maledetto football. Maledetti sogni che vengono frantumati dal risveglio acido, brutale, ahimè verissimo. Due minuti, due minuti per ribaltare la partita, il risultato, dunque quella che era la vittoria, il grande sogno appunto dell'Atalanta, il gol di Pasalic aveva regalato oro incenso e mirra a Gasperini, la prestazione dei bergamaschi è stata pulita, perfetta, lineare, tosta.

Bonso e Pagnoni a pagina 26

► IL «GIORNALE» DELL'ESTATE
I CAMMINI D'ITALIA
San Francesco, laudato sii dentro la natura
Fontana a pagina 20

SUSTENIUM
PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.
L'INTEGRATORE ENERGETTIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*Fonte: dati IQVIA MARZO 2020
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTTI DI UNA DIETA VARIATA. COLLAZIONARLI E IN UNO STILE DI VITA SANO.

APERTURE AL CENTRO

«Fuggi silenziosa» Così Meloni vola

di Adalberto Signore

Bussano in tanti. Tutti pronti a salire sul treno giusto in vista della prossima tornata elettorale, che sia a breve o che arrivi nel 2023 come vorrebbe la scadenza naturale della legislatura. E questo di per sé non ha il sapore di una notizia, perché fa parte delle cose della politica il fiutare l'aria e ricollocarsi con più o meno tempismo. Di certo, però, è il termometro di quanto (...)

segue a pagina 8

IL GIORNO

GIOVEDÌ 13 agosto 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Incertezza e timori delle famiglie lombarde

**Figli a scuola sul web
Una mamma su tre
dirà addio al lavoro**

Ballatore a pagina 13



Mantova, la madre: la cura esiste

**Mattia, 17 mesi
e la malattia rara
senza diagnosi**

Cangemi a pagina 12



Giro di vite su movida e vacanze

Il governo ordina: tampone obbligatorio per chi arriva da Croazia, Grecia, Malta e Spagna. Stop agli ingressi dalla Colombia
I contagi continuano a crescere anche in Italia. Stretta su discoteche e assembramenti, si mobilitano le Regioni

Servizi
a p. 6 e a p. 7

Il bonus dei furbetti

**Un boomerang
per Inps, partiti
e governo**

Pierfrancesco De Robertis

Quando domani il presidente dell'Inps Pasquale Tridico sarà in Parlamento per essere interrogato sul caso dei bonus da 600 euro chiesti e ottenuti da alcuni deputati, le domande cui dovrà rispondere sono molte. Tridico ma non solo lui. Perché questa vicenda apparentemente insignificante (che cosa rappresentano alcune migliaia di euro...) ha avuto l'effetto di un granello di sabbia nel delicato ingranaggio della fiducia che lega, o dovrebbe legare, istituzioni e cittadini. Il banco degli imputati quindi è affollato. Nessuno pensi che una volta soddisfatta la curiosità generale sui nomi (peraltro relativa, perché due dei cinque, i leghisti Dara e Murelli, già si conoscono) la vicenda possa essere dirsi conclusa.

Continua a pagina 2

**JEEP VOLA IN UNA SCARPATA A CUNEO, PERDONO LA VITA 5 RAGAZZI
SONDRIO, FRANA SU UN'AUTO: MUOIONO MARITO, MOGLIE E BIMBA**



Marco Appendino, 24 anni, Nicolò ed Elia Martini, 17, Camilla Bessone, 16, e Samuele Gribaudo, 14



L'auto sepolta dal fango in Valmalenco (Sondrio)

MERCOLEDÌ NERO

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

**Terrore in Duomo
Vigilante
in ostaggio
e minacciato**

Servizi a pagina 16 e nelle Cronache

Milano

**Assunzioni bidelli:
più posti
che candidati**

Ballatore nelle Cronache

Milano

**Due tassisti
rapinati
in poche ore**

Servizio nelle Cronache



L'autore del famoso dizionario moriva 70 anni fa

**Il Rocci vuol dire greco
Che incubo per i liceali**

Giardina a pagina 23



Il viale del tramonto può attendere

**Non ho l'età per fermarmi
I 50 sono i nuovi trenta**

Di Clemente e Bogani alle pagine 10 e 11

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

CREATINA **SUSTENIUM PLUS** **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. MENAKER



Oggi l'ExtraTerrestre

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



Culture

NELLE STANZE DEI LIBRI Le letture disordinate e un po' dandy di Olegin, nella casa di Puškin
Claudia Scandura pagina 10



L'ultima

SANT'ANNA DI STAZZEMA Una strage nazifascista come guerra totale ai civili. Mattarella: «Rigurgiti di odio razziale»
Davide Conti, Riccardo Chiari pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MENDE DIPLOMATICHE
+ EURO 2,00

GIOVEDÌ 13 AGOSTO 2020 - ANNO L - N° 193

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

DOMANI TRIDICO SVELERÀ GLI ALTRI NOMI ALLA CAMERA

Bonus Iva, sospesi due leghisti

■ Sono il deputato mantovano Andrea Dara e la piacentina Elena Murelli della Lega i primi parlamentari ad ammettere di aver richiesto il bonus da 600 euro per le partite Iva. I due sono stati sospesi dal capogruppo Riccardo Molinari. Toccherà invece aspettare fino a domani per co-

noscerne ufficialmente i nomi degli altri tre politici che hanno chiesto il bonus da 600 euro.

Sarà direttamente il presidente dell'Inps Pasquale Tridico a svelarli tutti in parlamento, auditato dalla commissione Lavoro alla Camera. Intanto il Garante della Privacy ha aperto un'istruttoria chiedendo informazioni all'Inps e mettendo di fatto sotto accusa l'intera gestione dei dati da parte dell'istituto che nel frattempo ha avviato un audit interno mentre anche l'Agenzia delle entrate pare conoscesse i nomi dei parlamentari.

FRANCHI A PAGINA 2

REFERENDUM

La Corte benedice gli election days

■ Inammissibili tutti i ricorsi contro l'accorpamento del referendum costituzionale con il voto politico per le regionali. Boccato anche il comitato promotore.

Confermate le date del 20-21 settembre. I 55 ammettono: una vittoria per il fronte del sì. Orfani a Zingaretti: basta seguire i capricci grillini. **FABOZZI A PAGINA 3**

Repressione La violenza di polizia come dispositivo dell'ordine politico

DONATELLA DI CESARE

La violenza perpetrata da un poliziotto a Vicenza fa venire in mente una serie di episodi analoghi. E suscita sdegno proprio perché appare non un semplice incidente, bensì un gesto rivelativo. Si parla di «eccessi di forza», di piccoli «abus». L'idea diffusa è che le forze dell'ordine rimettano a posto le cose. Nell'azione di controllo sarebbe poi inevitabile un cedimento, una mossa esagerata. Ma è davvero così? Si tratta di sporadiche anomalie all'interno di un sistema altrimenti corretto? — segue a pagina 6 —

Sinistra Serve un governo che si prenda cura del futuro

PIER GIORGIO ARDENI

«Hanno cura del futuro quelli cui tocca averne cura?». Così Bertolt Brecht, nel suo adattamento dell'Antigone di Sofocle tradotta da Holderlin (Archivio Zeta, Antigone, in questi giorni a Villa Aldini a Bologna). Anche noi oggi, ancora in lutto per i nostri morti insepolti, come Antigone ci troviamo una volta di più a dover scegliere a quale legge obbedire, se accogliere il naufragio per umana pietas o rigettarlo a mare per paura del contagio. — segue a pagina 15 —

L'M5S affida il suo futuro alla piattaforma Rousseau. Agli iscritti viene chiesto di cancellare il vincolo del secondo mandato per gli amministratori locali e di dire sì alle alleanze con il Pd. Domani i risultati. Raggi confida nel via libera, ma a Roma cresce lo scontento tra i suoi **pagina 4**



all'interno

Vicenza Arresto violento, avviata un'inchiesta

MARINA DELLA GROCE

PAGINA 7

Bielorussia Contro Lukashenko scendono in piazza le donne

YURII COLOMBO

PAGINA 9

Libano Sanità in macerie, nuovo record di contagi

PASQUALE PORCIELLO

PAGINA 7

PANDEMONIO

Test rapidi obbligatori per i vacanzieri più a rischio



■ Obbligo di test a risposta rapida o tamponi per chi rientra dai Paesi dove il contagio da Covid-19 è di nuovo particolarmente elevato: Spagna, Croazia, Malta e Grecia, per il momento. Il ministro Speranza firma un'ordinanza nazionale. Sulle nuove misure per le discoteche le Regioni frenano per salvare il turismo di Ferragosto. **MARTINI A PAGINA 5**

Rai/Gerusalemme
Stavolta i palestinesi hanno vinto

TOMMASO DI FRANCESCO
VINCENTO VITA

Il tribunale di Roma - sezione diritti della persona e immigrazione - ha emesso un'ordinanza lo scorso 3 agosto di grande valore internazionale. E a nostra memoria è la prima volta che questo accade da parte di una assise italiana.

— segue a pagina 9 —

LA SCELTA DI BIDEN

Kamala Harris convince tutte le anime dei dem



■ Il ticket democratico Biden-Harris ha fatto ieri la sua prima apparizione ufficiale in Delaware, il giorno dopo l'annuncio che ha lanciato la 55enne di origine indiana nell'arena politica e mediatica delle presidenziali americane. Una coppia che sembra fare felici tutti, da Warren a Sanders

CATUCCI A PAGINA 8

Verso la Casa bianca
Coppia vecchio stile con un passato da farsi perdonare

FABRIZIO TONELLO

Kamala Harris: non poteva essere che lei. Che Biden avesse deciso di scegliere una donna come candidata alla vicepresidenza era stato già annunciato mesi fa. Che questa donna dovesse essere afroamericana era diventato assai probabile con l'esplosione di Black Lives Matter

— segue a pagina 8 —

00813
Poste Italiane SpA - p. d. l. 353/2003 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) - Unico CRN/23/2103
9 770925 215000



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 223

PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 13 Agosto 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 1,20

«I figli di»
«Vi racconto
De Giovanni,
è prima padre
e poi scrittore»
Gino Giaculli a pag. 29



In 1000 a Castel di Sangro
Spalti aperti in ritiro
arriva la deroga
per i tifosi del Napoli
Gennaro Arpaia a pag. 17



La scelta di Biden
Il coraggio
di Kamala
per la spallata
a Donald
Mauro Canali a pag. 13



Il commento
DEMOCRAZIA
I RISCHI
DI RESTARE
UGUALE

Vittorio E. Parsi

Le manifestazioni che in questi giorni stanno scuotendo Beirut e Minsk hanno un tratto comune, nonostante i diversi eventi che le hanno innescate: l'insoddisfazione delle popolazioni di fronte al sequestro delle libertà fondamentali e delle prospettive economiche. Si direbbe che i regimi illiberali e autoritari siano ovunque in difficoltà e che solo una cinica capacità repressiva consenta loro di resistere. Del resto nei mesi scorsi analoghe massicce proteste hanno interessato Hong-Kong, Caracas, Teheran e Baghdad.

Possiamo allora sperare che una nuova "ondata di democratizzazione" sia alle porte, come avvenne a cavallo degli anni '80 del secolo scorso? La risposta purtroppo è no. Per capirlo, basta guardare come non se la passino per nulla bene neppure i regimi democratici, anche loro negli ultimi anni alle prese con diffuse ondate di contestazione (dal gilet gialli in Francia al movimento Black lives matter negli Stati Uniti), con la crescita di partiti "populisti" e "nativisti" (si pensi all'Italia, ma il fenomeno non riguarda solo l'Italia), con il peggioramento della qualità e della effettività della democrazia (in Polonia e Ungheria).

Insomma siamo ben lontani da quelle rappresentazioni molto schematiche, un po' alla Freedom House, ereditate dalla fine della Guerra fredda e dall'euforia legata al crollo dei sistemi comunisti.

Continua a pag. 35

Campania, la quarantena per chi ritorna dall'estero

►Ordinanza De Luca: a casa fino all'esito dei tamponi. Multe fino a mille euro
Il governo: test per chi proviene da quattro Paesi. È scontro sulle discoteche

La Napoli male amministrata



SPREGIO Un frigorifero lasciato nella centralissima via Toledo

Un frigorifero abbandonato la vergogna di via Toledo

Luigi Roano in Cronaca

Ettore Mautone

Uteriori dieci casi positivi al Covid-19 in Campania e scatta l'ordinanza di De Luca: quarantena che chi ritorna dall'estero. Previste multe fino a mille euro. Misure più incisive, a livello governativo, per i rientri da quattro paesi. Ancora scontri, però, sulle discoteche.

A pagg. 3 e 4 con **Vazza Evangelisti e Pacifico** alle pagg. 2 e 3

Il focus

Chi e come avvisare vademecum quando si è di nuovo in Italia

Come comportarsi quando si rientra in Italia. Chi avvisare e in che tempi. Vademecum comportamentale dopo le ultime misure di regioni e governo. **Mautone a pag. 5**

Il caso bonus

Se la privacy tutela i furbetti e dimentica gli intercettati

Anna Corrado

Il dibattito pubblico sul diritto a conoscere dei cittadini si arricchisce di nuovi spunti di riflessione: dopo l'accesso ai verbali del Comitato tecnico scientifico posti a presupposto del dPCM in tema emergenza Covid, recentemente riconosciuto dal Tar del Lazio, ora tocca ai nomi dei parlamentari (ma la lista potrebbe allungarsi interessando altri soggetti con ruoli politici istituzionali) che hanno fatto richiesta del bonus «Covid» di 600 euro per le partite iva, così riproponendosi il tema della trasparenza e del suo rapporto con il diritto alla privacy.

Continua a pag. 35

Capodichino, effetto Covid già persi 5 milioni di turisti

Barbieri (Gesac): «Pesa la sospensione dei voli internazionali. Subito misure»

Maria Pirro

Effetto Covid: l'aeroporto di Capodichino ha già perso quasi 5 milioni di passeggeri. Il tonfo maggiore riguarda i visitatori stranieri: -74% a causa dello stop ai voli internazionali. «Occorre sostenere economicamente gli aeroporti anche per far ripartire il turismo - sottolinea Roberto Barbieri, amministratore delegato di Gesac, la società che gestisce lo scalo di Napoli - L'aereo non è un focolaio, facciamo sanificazioni come al Cotugno».

In Cronaca

Il dibattito

Perché non esiste la questione settentrionale

Amedeo Lepore

Sta tornando una folata di clamore sulla finora sopita «questione settentrionale». Tra gli altri, Massimo Giannini se ne è occupato prendendo spunto dal vantaggio fiscale del 30% sul costo del lavoro al Sud. **Continua a pag. 35**

Le misure per il Sud

Fisco di vantaggio i mille pretesti del partito del no

Nando Santonastaso

È un "fronte del no" strisciante, per ora quasi sommerso. Il Nord che si oppone alla fiscalità di vantaggio per le sole imprese che operano al Sud è un coro di poche voci, a «megafono».

A pag. 9

Caserta Gli ambientalisti: «Basta barbarie»

Muore il cavallo dei turisti stop al servizio nella Reggia



Mariagiovanna Capone e Nadia Verdile a pag. 10

SUSTENIUM PLUS

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

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO USATI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA E EQUILIBRATA E DA UNO STILE DI VITA SALVO.

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*DATI: DATI ROMA MARZO 2019



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142 - N° 223
ITALIA
Sped. in A.P. 0323/2002 conv. L. 430/2004 art. 1 c. 1 B2B RM

NAZIONALE



Giovedì 13 Agosto 2020 • S. Ippolito

IL GIORNALE DEL MATTINO

Tutte le notizie su ilmessaggero.it

Il fenomeno
Glamping-mania
In tenda, a caccia
di emozioni e relax
a cinque stelle
Timperi a pag. 15



L'intervista
Sergio Castellitto
«Io, in casa Cupello
farò rivivere
il grande Eduardo»
Alò a pag. 23



La pandemia
Svizzera, la resa:
annullati
i Mondiali
di ciclismo
Gugliotta nello Sport



Il Messaggero
PATENTE E
LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

Le risposte da dare
Come deve
cambiare
la democrazia
per restare tale

Vittorio E. Parsi

Le manifestazioni che in questi giorni stanno scuotendo Beirut e Minsk hanno un tratto comune, nonostante i diversi eventi che le hanno innescate: l'insolenza delle popolazioni di fronte al sequestro delle libertà fondamentali e delle prospettive economiche. Si direbbe che i regimi illiberali e autoritari siano ovunque in difficoltà e che solo una cinica capacità repressiva consenta loro di resistere. Del resto nei mesi scorsi analoghe massicce proteste hanno interessato Hong-Kong, Caracas, Teheran e Baghdad.

Possiamo allora sperare che una nuova "ondata di democratizzazione" sia alle porte, come avvenne a cavallo degli anni '80 del secolo scorso? La risposta purtroppo è no. Per capirlo, basta guardare come non se la passino per nulla bene neppure i regimi democratici, anche loro negli ultimi anni alle prese con diffuse ondate di contestazione (dai gilet gialli in Francia al movimento Black Lives Matter negli Stati Uniti), con la crescita di partiti "populisti" e "nativisti" (si pensi all'Italia, ma il fenomeno non riguarda solo l'Italia), con il peggioramento della qualità e della effettività della democrazia (in Polonia e Ungheria).

Insomma siamo ben lontani da quelle rappresentazioni molto schematiche, un po' alla Freedom House, ereditate dalla fine della Guerra fredda e dall'euforia legata al crollo dei sistemi comunisti.

Continua a pag. 10

Tampone, l'obbligo dopo le ferie

► La mossa del governo per monitorare gli arrivi da Grecia, Croazia, Spagna e Malta. Stretta sulle discoteche, è scontro tra esecutivo e Regioni. L'Oms: appello ai giovani

ROMA Il governo dispone controlli obbligatori su chi rientra dalle vacanze all'estero. Tamponi e test rapidi per chi rientra da Grecia, Spagna, Croazia e Malta. Stop agli arrivi dalla Colombia. Si potrà presentare una certificazione di negatività risalente agli ultimi tre giorni. Intanto è braccio di ferro governo-Regioni sulla chiusura delle discoteche: il ministro Speranza chiede la stretta. L'Organizzazione mondiale della Sanità: «Spagna e Italia facciano di più contro il virus».

Mangani, Marzi e Pacifico da pag. 2 a pag. 5

Il picco di positivi nella località croata

Lo strano caso dell'isola di Pag mecca della movida e del contagio

Mauro Evangelisti

Ma cosa diavolo sta succedendo a Pag, in Croazia, la nuova mecca dellevacanze perventenni di mezza Europa, tra birre a due euro, cock-



tali a cinque, discoteche dove entri con due spicci? A decine i ragazzi stanno tornando positivi: ieri l'ultimo gruppo, sette giovani di Brescia, tutti in vacanza a Pag, tutti positivi. A pag. 2

Oggi il voto per il via libera a Raggi

Il M5S diviso sul doppio mandato tra smanie e incubo disoccupazione

Marco Conti

M5S al voto sulle regole per ricandidare la Raggi. Ma c'è tensione tra gli eletti: blog ipocrita. Oggi e domani la conta su Rousseau



sul doppio mandato e sulle alleanze, con la benedizione di Grillo. Ma il viceministro Stefano Buffagni cita Casaleggio: ogni deroga abolisce una norma. A pag. 8
Rossi a pag. 8

La polizia spara a Bangalore, la Silicon Valley asiatica: tre morti



Post su Maometto, guerriglia in India

Poliziotti controllano i mezzi bruciati dopo la guerriglia a Bangalore (foto AFP)

Pierantozzi a pag. 12

L'Inps nel mirino del Garante: «Fuga di dati sospetta»

► «Sui furbetti del bonus Tridico spieghi»
Primi nomi, la Lega sospende due deputati

ROMA «Troppe fughe di dati sospette». L'Inps finisce nel mirino del Garante dell'Autorità per la Privacy per l'affaire dei nomi dei deputati che hanno incassato il bonus anticovid da 600 euro. Il presidente Tridico li fornirà domani in audizione. La Lega lo anticipa: sospesi Elena Murelli e Andrea Dara. «L'hanno preso». E spunta il sindaco M5S di Campobasso. Pirone, Pucci e Scarpa alle pag. 6 e 7

Oggi la decisione

Rischio dazi Usa sui vini italiani

Flavio Pompatti

Dazi Usa, suspense sui vini e alcolici italiani. Washington pronta a elevare fino al 100% il tributo per alcuni prodotti europei. A pag. 17

Frana dopo la bomba d'acqua in Valmalenco. Grave un bimbo Fiume di fango sulle auto: tre vittime

SONDRIO Un'auto travolta da un fiume di fango, una famiglia distrutta in pochi minuti. Tre morti: padre, madre e una bambina di dieci anni, l'amichetta del loro figlio di cinque, gravissimo. Vittime di una frana che si è abbattuta sulla provinciale di Sondrio nel tratto che collega Chiesa Valmalenco all'abitato di Chiareggio. Una bomba d'acqua. Terra e sassi hanno travolto la jeep Suzuki bianca con a bordo le quattro persone. L'auto è stata poi trascinata nel torrente Malero che scorre sotto la strada. I soccorritori hanno trovato vivo solo il bimbo.

A pag. 13

Cuneo, tragedia sulla strada di montagna
Con il fuoristrada giù nella scarpata
la strage dei ragazzi che amavano le stelle



TORINO Forse sarebbe bastato un cartello per salvarli. Cinque ragazzi, alcuni poco più che bambini, sono morti a borgata Chiotti, in provincia di Cuneo, precipitando a bordo di un SUV per cento metri oltre la strada, dopo una gita per andare a vedere le stelle. Erano in nove su quel mezzo.

Nicola a pag. 14

I GEMELLI TROVANO UN TESORO

Buon giorno, Gemelli! Come Indiana Jones, vostro eroe astrale, negli ultimi tempi siete andati alla ricerca della pietra verde, Venera, e l'avete trovata. Ben quattro mesi con la stella della fortuna nel vostro cielo! Ma se non siete ancora riusciti ad arrivare al tesoro, oggi c'è davvero un'altra occasione da non perdere, organizzata per voi da Luna, Sole, Mercurio, Marte. Il poker vincente del giorno 13. Aguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Dopo la pioggia torna il sereno.

La tua firma è un dono che torna.

Scopri in cosa si trasforma la tua firma su 8xmille.indulsmo.it

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

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 13 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
shop.crastan.it

Ordinanza dell'Emilia Romagna

**Tamponi e isolamento
per le badanti
«Scudo per gli anziani»**

De Franchis a pagina 13



Giro di vite su movida e vacanze

Il governo ordina: tampone obbligatorio per chi arriva da Croazia, Grecia, Malta e Spagna. Stop agli ingressi dalla Colombia
I contagi continuano a crescere anche in Italia. Stretta su discoteche e assembramenti, si mobilitano le Regioni

Servizi
a p. 6 e a p. 7

Il bonus dei furbetti

**Un boomerang
per Inps, partiti
e governo**

Pierfrancesco De Robertis

Quando domani il presidente dell'Inps Pasquale Tridico sarà in Parlamento per essere interrogato sul caso dei bonus da 600 euro chiesti e ottenuti da alcuni deputati, le domande cui dovrà rispondere sono molte. Tridico ma non solo lui. Perché questa vicenda apparentemente insignificante (che cosa rappresentano alcune migliaia di euro...) ha avuto l'effetto di un granello di sabbia nel delicato ingranaggio della fiducia che lega, o dovrebbe legare, istituzioni e cittadini. Il banco degli imputati quindi è affollato. Nessuno pensi che una volta soddisfatta la curiosità generale sui nomi (peraltro relativa, perché due dei cinque, i leghisti Dara e Murelli, già si conoscono) la vicenda possa essere dirsi conclusa.

Continua a pagina 2

**JEEP VOLA IN UNA SCARPATA A CUNEO, PERDONO LA VITA 5 RAGAZZI
SONDRIO, FRANA SU UN'AUTO: MUOIONO MARITO, MOGLIE E BIMBA**



Marco Appendino, 24 anni, Nicolò ed Elia Martini, 17, Camilla Bessone, 16, e Samuele Gribaudo, 14



L'auto sepolta dal fango in Valmalenco (Sondrio)

MERCOLEDÌ NERO

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

La sindaca: «Limite necessario»

**San Lazzaro,
in alcune strade
si può guidare
solo a 20 all'ora**

Pederzini in Cronaca

Bologna, l'analisi di Ascom

**Ferragosto e negozi
«Chiusure, aumento
del 10 per cento»**

F. Moroni in Cronaca

Bologna, SuperCoppa di basket

**Virtus-Fortitudo,
il derby torna
il 4 e 7 settembre**

Selleri nel QS



L'autore del famoso dizionario moriva 70 anni fa

**Il Rocci vuol dire greco
Che incubo per i liceali**

Giardina a pagina 23



Il viale del tramonto può attendere

**Non ho l'età per fermarmi
I 50 sono i nuovi trenta**

Di Clemente e Bogani alle pagine 10 e 11

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

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

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

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

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

A. MENARINI



IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 13 AGOSTO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 192, 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



**DALL'ACERO ALL'ULIVO
I 43 MONUMENTI VERDI
AI MORTI DEL MORANDI**

VIANI / PAGINA 9

La Radura della memoria, bosco circolare formato da 43 alberi dedicati a ognuna delle vittime del Ponte Morandi, crollato il 14 agosto 2018. Domani l'inaugurazione

A DUE ANNI DAL CROLLO



**Genova, i ponti
e il ricordo
Domani il libro
in regalo**

Il ponte crollato due anni fa, le vittime, Genova che resiste, la costruzione del nuovo ponte. Nel libro di 175 pagine domani in omaggio con il Secolo XIX.

PREOCCUPA LA RIPRESA DEL VIRUS IN CROAZIA, GRECIA, SPAGNA E MALTA. IN LIGURIA CONTAGIATI SOPRA QUOTA VENTI

Covid, test obbligatori per i turisti che tornano dai Paesi più a rischio

Il governo pensa a una stretta sulle discoteche. Ma è lite con le Regioni

La crescita dei casi di Covid-19 tra i turisti di ritorno da alcuni Paesi europei ha spinto il governo a prevedere misure di controllo più strette. L'ordinanza del ministro della Sanità Speranza impone test sierologici o tamponi per chi rientra da Spagna, Croazia, Malta e Grecia. Anche in Liguria si registra una crescita dei positivi, con piccoli focolai a Savona e a Bordighera, e anche qui si tratta di casi collegati a turisti di ritorno da Paesi a rischio. Il governo pensa a limitazioni per le discoteche e a regole più severe per le località turistiche, ma nel vertice convocato con le Regioni è emersa la contrarietà di molti governatori.

DI MATTEO E ROSSI / PAGINE 2 E 3

L'INTERVISTA

Francesco Grignetti

**Lamorgese: voto a casa
a settembre per i positivi
Più controlli a Ferragosto**

La ministra dell'Interno Lamorgese annuncia controlli a Ferragosto contro gli assembramenti e spiega i piani anti-Covid in occasione del voto di settembre. Ci saranno percorsi di ingresso e uscita separati, distanziamenti, aree di attesa esterne. «Sono previsti seggi speciali per consentire a chi è in isolamento di votare presso il proprio domicilio».

L'ARTICOLO / PAGINA 3

IL CASO

Luca Monticelli

**Furbetti del bonus
la Lega sospende
i deputati Dara e Murelli**

Linea dura della Lega per i parlamentari che hanno ottenuto il bonus Covid per le partite Iva. Il partito di Salvini ha annunciato la sospensione dei deputati Dara e Murelli. Manca il nome del terzo parlamentare, che secondo alcune indiscrezioni sarebbe un cinquestellato. Sarà il presidente dell'Inps Tridico a fare i nomi mancanti in Commissione.

L'ARTICOLO / PAGINA 6



Cuneo, la tragedia dei ragazzi che cercavano le stelle cadenti

Cinque ragazzi tra i 14 e i 24 anni sono morti dopo una sera a guardare le stelle, in un incidente avvenuto sui monti di Castelmagno, in provincia di Cuneo. I giovani erano in nove su un fuoristrada. Due di loro sono gravemente feriti. Due sono rimasti illesi. L'INVIATO ZANCAN E UN ANALISI DI PAOLO CODONETTI / PAGINE 4 E 5

BIDEN E LA SCELTA DI UNA DONNA AFROAMERICANA COME VICE

Kamala e il trampolino per il futuro dell'America

FERDINANDO FASCE



Kamala Harris

La scelta di Kamala Harris come candidata democratica alla vicepresidenza segna indubbiamente un passaggio di rilievo nella storia politica statunitense. Innanzitutto perché si tratta della prima volta per una candidata non bianca a questa carica da parte di uno dei due partiti maggiori in quasi due secoli e mezzo di storia della repubblica. Poi perché la presenza femminile si è fatta stru-

da solo molto lentamente e con grande fatica. Si è dovuto attendere un secolo dalla fondazione dello stato federale per avere per la prima volta, nel 1884, una candidata vicepresidente, la pioniera giurista e suffragista Marietta Stow, vice di Belva Lockwood, una delle prime donne a correre per la Casa Bianca per un partito minore in un'epoca in cui il voto alle donne era di là da venire. SEQUE / PAGINA 10

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

AURUM 1962
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
Piazza San Marco 10 - Tel. 010.5388.200

€ 2 in Italia — Giovedì 13 Agosto 2020 — Anno 156°, Numero 222 — ilssole24ore.com

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 363/2003 conv. L. 48/2005, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Fisco
Autotrasporto,
manca il valore
della deduzione
forfettaria

Caputo e Tosoni
— a pagina 22

Direttiva Ue
Assicurazioni,
debutta
lo stress test
per la polizza

Giampaolino e Sclarra
— a pagina 21



Banca Ifis
Il valore di crescere
insieme.
bancaifis.it

FTSE MIB 20437,36 +1,13% | SPREAD BUND 10Y 148,80 +1,10 | €/S 1,1771 -0,10% | BRENT DTD 44,11 +0,25% | **Indici&Numeri** → PAGINE 24-27

Turismo, aiuti per il rilancio a 29 città

DECRETO AGOSTO

Oltre 500 milioni destinati
alle attività commerciali
dei centri storici

Bonus a fondo perduto
in caso di calo di fatturato
di almeno il 33% a giugno

Edizione chiusa in redazione alle 22

Venezia, Milano, Roma, ma anche
Verbania, Siracusa e Ragusa, Lucca
e Matera. Sono alcune delle città ad
alta vocazione turistica che potranno
accedere al nuovo aiuto a fondo
perduto per le attività commerciali
dei centri storici che a giugno 2020
hanno subito un calo di fatturato, di
almeno il 33%, per l'assenza di turisti.
Un aiuto da oltre 500 milioni di
euro voluto dal ministro per i Beni
culturali e il Turismo, Dario Franceschini,
nel decreto Agosto.

Bartoloni e Mobili — a pag. 3



Maria Carmela Colaiacono,
vicepresidente di
Confindustria Alberghi

Alberghi
Colaiacono:
«Risorse
insufficienti
per le aziende»

Davide Colombo — a pag. 3



Massimo Caputi,
presidente di
Federterme

Terme
Caputi:
«Allungare
le scadenze
dei prestiti»

Servizio a pagina 3

PANORAMA

BONUS IVA

**La Lega sospende
Murelli e Dara
Domani Tridico
sentito alla Camera**

Provvedimento di sospensione per i
deputati Elena Murelli e Andrea Dara.
La ha annunciato ieri il capogruppo
della Lega alla Camera, Riccardo
Molinari. La sospensione è arrivata
a seguito del caso bonus chiesto e
incassato dai parlamentari. Sulla
vi-cenda domani il presidente del Tgsp,
Tridico, riferirà alla Camera. Nell'au-
dizione del presidente Inps atteso il
nome del terzo deputato.

— a pagina 7

LE SINTESI DEL SOLE

Di Agosto, versamenti ad alto rischio di errore



Oggi da pagina 13
a pagina 16
l'inserto estraibile
dedicato ai
contenuti fiscali
del Decreto
Agosto. Domani
l'inserto sarà
focalizzato sulle
norme per il
lavoro

ADEMPIMENTI

Il calo
di fatturato
rinvia
l'acconto

Pegorin, Ranocchi
— a pagina 14

RISCOSSIONE

Cartelle
congelate
fino
al 15 ottobre

Lovecchio
— a pagina 15

BILANCI

Così
le deduzioni
con il 3% di
rivalutazione

Galanì
— a pagina 16

AL VIA L'IMPIANTO PER I RIFIUTI LOMBARDI



Metallo prezioso. L'impianto a induzione magnetica della Sersio (Verduno) ricicla 57 tonnellate all'anno di capsule di caffè in alluminio

Capsule di caffè, a Lecco l'hi tech del riciclo

Jacopo Gilierto — a pag. 10

INDUSTRIA

Chimica: -12%
la produzione
Rimbalzo
previsto
solo nel 2021

L'INTERVISTA

Lamberti
(Federchimica):
«Per la ripresa
è necessario
il Recovery Fund»

Cristina Casadei — a pagina 8

CORTE COSTITUZIONALE

Voto, via all'election day
del 20 e 21 settembre

Via all'election day del 20 e 21 set-
tembre. La Consulta dichiara inum-
missibili i conflitti di attribuzione
soltanto sul taglio dei parlamentari
e sul relativo referendum e sull'ab-
binamento della consultazione con
le elezioni per il rinnovo di sette
Consiglieri regionali.

— a pagina 7

COVID, EMERGENZA SCUOLA

Banchi, scelte 11 imprese
I produttori fanno ricorso

Saranno 11 aziende italiane e non a
costruire i 2,5 milioni di banchi scola-
stici. Consegne dai primi di settem-
bre fino a ottobre. Intanto il governo
propone alle Regioni di svolgere test
per chi rientra da Spagna, Croazia,
Malta, Grecia. Contagi ancora in cre-
scita in Italia (463). — a pag. 6 e 7



Il valore di crescere insieme.



Industria 4.0, incentivi cedibili alle banche

IL PIANO PATUANELLI

Il ministero dello
Sviluppo prepara i dossier
per i fondi europei

Agevolazioni più alte per
e-commerce, economia
circolare e smart working

Il capitolo imprese-Industria-In-
novazione del piano per impiegare
1,209 miliardi del Recovery Fund
prende forma. C'è la proroga e la
revisione di Transizione 4.0, c'è il
premio di produttività e ci sono le
strategie per le aggregazioni tra
aziende e la formazione specializ-
zata. Al Mise inoltre stanno lavo-
rando sulla cessione degli incenti-
vi come credito d'imposta in banca
per ottenere immediata liquidità.

Carmine Fotina — a pag. 2

10
I miliardi raccolti con i
collocamenti da inizio
anno (il doppio del 2019)

Effetto Covid
Ipo, record
di matricole
nel settore
biotech

Franceschi — a pag. 12

IL CASO MPS

Bivona all'attacco sui rischi legali

Servizio a pagina 11

BTP, asta di Ferragosto 2023 l'anno del picco

CONTI PUBBLICI

Collocati titoli a 12 mesi
per 7 miliardi di euro
Oggi il nuovo round

Nel 2023 l'ammontare
dei titoli in scadenza
sarà sempre più elevato

Il Tesoro ha collocato ieri BTP a 12
mesi per 7 miliardi di euro, e può
guardare con fiducia all'operazione
di questa mattina, quando sul mer-
cato finiranno titoli con scadenza a 3,
7 e 30 anni per un importo fra 4,5 e
6,75 miliardi. Il compito per l'Italia si
farà più difficile in autunno, e ancora
di più negli anni a venire. In particola-
re nel 2023, quando l'ammontare dei
titoli in scadenza (e quindi da rifinan-
zare) si farà sempre più rilevante.

Maximilian Cellino — pag. 5

38
Il valore in miliardi di
dollari dell'asta di ieri del
Tesoro americano

Usa
Treasury,
collocati
64 miliardi
in due giorni

Marco Valsania — a pag. 5

OBIETTIVI DI CRESCITA A CINQUE ANNI

Amco, piano per 15 miliardi di Npl

Luca Davì e Marco Ferrando — a pag. 11

**Il nostro viaggio
in Italia**
VENERDI' CON IL SOLE
«Il nostro
viaggio
in Italia»
con il Touring
Al prezzo di 12,90 euro oltre
al quotidiano



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Giovedì 13 agosto 2020
Anno LXXVI - Numero 223 - € 1,20
Santi Pontiano e Ippolito

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

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

Dramma nel Pd: al ballottaggio per il Campidoglio non potrà fare a meno di andare a elemosinare i voti dei 5 Stelle
Per tentare di vincere le elezioni a Roma, al Nazareno si può anche perdere la faccia. Ma scapperanno gli elettori

RAGGI BOYS



Il Tempo di Osho

I rom appena sgomberati sono già tornati nel campo



Liburdi a pagina 14

DI FRANCESCO STORACE

Anime candide volteggiano su Roma. Virginia ha già apparecchiato la tavola per il Pd. Non per il pranzo (primo turno), ma per la cena (ballottaggio). La servirà su un piatto d'argento, basta avere la giusta ricompensa. Del resto, se i grillini sono prossimi ad abolire la teoria bisacca del doppio mandato e a veleggiare verso le alleanze con i partiti con la benedizione della piattaforma Rousseau, figuriamoci che cosa osta al grande pateracchio persino nella Capitale... Prepariamoci a vivere una campagna elettorale diversa da quel che si poteva immaginare sul fronte sinistro. Con il Pd che dovrà mandare alla solita scuola di formazione politica alle Frattocchie i suoi uomini e le sue donne per impartire bon ton. La Raggi potrà essere attaccata, ma pian piano, che poi dovrà immancabilmente votare contro le destre cattive. Si trasformano in Raggi boys. I big del Nazareno adesso non parlano più, e non perché (...)

segue a pagina 3

Cosa dicevano di Virginia

«Sciagura», «inetta», «Nerone»
Cinque anni di carinerie Dem

Mineo a pagina 2

Via gli ultimi due paletti

Doppio mandato e alleanze
I grillini votano la loro fine

a pagina 4

Malumori tra i big

Ma il Movimento si spacca
sulla regola «ad sindacam»

Borriello a pagina 5

LA LEGA SOSPENDE I DUE «REPROBI»

Domani il giorno della verità
Mr. Inps va in Parlamento
per fare i nomi dei furbetti

Graziani a pagina 6



la S TORACIATA

Gli anticasta
senz'arte nè parte
aboliscono i limiti
di mandato.
La pacchia
non finisce mai

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

In questa settimana saranno 20 milioni nel mondo i contagiati da Covid 19 con 750 mila morti. Apprendo inoltre che Antonio Banderas ha annunciato, nel giorno del suo 60esimo compleanno, di essere affetto da Covid. Ragazzi e ragazze tornano da Nazioni vicine all'Italia con problemi. Ad Assist, in un convento, sono stati contagiati 14 novizi e 4 frati. Più passa il tempo e più questa pandemia mi sembra un castigo. Tutte le casate del mondo, ma raccomandiamoci anche al dio vaccino. Un'idea come un'altra: non si potrebbe impedire che ragazzi e ragazze italiani partano per alcune località all'estero e viceversa che da altre località arrivino in Italia? Una misura temporanea, per carità.

Giovedì 13 Agosto 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 190 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50

€2,00



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

**GUIDA MANAGERIALE
ALL'EMERGENZA VIRUS** all'interno
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO
www.italiaoggi.it

IN EDICOLA CON
Italia Oggi
Il 100%
e gli altri bonus
sulla CASA
classabbonamenti.com/nuovasegna

TELEMARKETING
Telefonate
indesiderate,
salvi i consensi
già rilasciati
Cecilia Messina a pag. 25

Superbonus supercomplicato

Occhio a bonifico tracciabile, visto di conformità, copia dell'asseverazione e fatture e/o ricevute fiscali comprovanti le spese effettivamente sostenute

DIRETTIVA DAC 6
Obbligo di segnalare entro gennaio le operazioni a rischio
Biancolli-Spurio a pag. 30

Bonifico tracciabile, visto di conformità, copia dell'asseverazione e fatture e/o ricevute fiscali comprovanti le spese effettivamente sostenute per la realizzazione degli interventi. E se i lavori sono eseguiti dal detentore, necessaria anche la dichiarazione del proprietario dell'unità immobiliare, mentre per quelli condominiali necessaria la delibera e la tabella millimetrica o la dichiarazione dell'amministratore. Le precisazioni delle Entrate.
Poggiani a pag. 29

MA PUÒ ESSERE UN PIANO
Con la conferma della Raggi, Grillo ha fatto saltare il banco
Antonella a pag. 7

Vi fareste operare da un chirurgo che ha solo il titolo di terza media?
di PIERLUIGI MAGNASCHI
Vi fareste operare da un chirurgo che non solo non ha conseguito la specializzazione ma non ha nemmeno conseguito la laurea in medicina con relativa abilitazione professionale ma bensì possiede solo la licenza di terza media perché, a causa di una malattia, non ha potuto proseguire negli studi? È vero che la motivazione per la quale il possibile chirurgo non ha proseguito negli studi è spiacevole, ma non è questo un motivo sufficiente per non cercare di evitare di finire sotto i ferri di costui.
Prendereste ugualmente un
continua a pag. 4

CAOS DA DPCM
Distanze personali a yo-yo, colpiti balneari e ristorazione
Maffi a pag. 6

AMBIENTALISTI IN PISTA
Grecia, sì alle trivelle anche nelle zone protette
a pag. 13

CORONAVIRUS
Fondo perduto, ultimo giorno per l'inoltramento delle istanze
Mandolei a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Superbonus 110% - La circolare e il provvedimento dell'Agenzia delle entrate
Privacy - Il parere del Consiglio di stato sul registro delle opposizioni
Fisco - Il decreto sullo scambio di informazioni

Scade il 18 agosto il termine per chiedere la restituzione di quanto versato. Ma non per i biglietti dello stadio

Abbonamenti palestre al rimborso

Scadrà martedì 18 agosto (30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del dl Rilancio) il termine entro cui chi ha acquistato abbonamenti per l'accesso a palestre, piscine e impianti sportivi di ogni tipo - deve presentare istanza di rimborso del corrispettivo già versato. Non ci sarà invece nessuna deadline al 18 agosto per richiedere il rimborso di biglietti e abbonamenti allo stadio per le partite non giocate, o giocate a porte chiuse, a causa del Coronavirus.
Cariano a pag. 26

DIETROFRONT TARDIVO
L'autogol dei socialisti tedeschi: birra vietata nelle birrerie
Giardina a pag. 12

DIRITTO & ROVERSCIO
Vito Crimi, facente funzioni di capo del Movimento cinque stelle dopo l'improvviso recesso di Luigi Di Maio, non gode di buona stampa nel suo partito. Lo considerano un moltiplicatore inconfidenziale anche se Crimi non ha proprio questo carattere. Lo ha reso prudente la situazione politica nel quale si è venuto a trovare. Il suo incarico infatti era solo a tempo, fin dall'inizio. Doveva solo preparare il congresso che, per scarsi motivi, non ultimo il Covid, non è stato ancora tenuto, per cui Crimi è rimasto col cerchio in mano. Ma Crimi passerà ugualmente alla storia per aver polarizzato Pierluigi Bersani in un famoso streaming. Se Bersani non fosse fragorosamente inciampato allora, oggi sarebbe diventato di lì a poco premier e poi presidente della Repubblica al posto di Ciampi, mentre il suo braccio destro, Vasco Errani, sarebbe diventato premier. Era stato tutto scritto. Ma Crimi fece saltare tutto in una sola seduta e le cose, da allora, non sono state più le stesse.

NOMINE POLITICHE, BUDGET MILIONARIO, 250 DIPENDENTI
Nel decreto Agosto c'è un nuovo ente per gestire Mose e laguna
Per gestire il Mose e la laguna di Venezia nascerà l'ennesimo carrozzone. Si chiamerà Nuova autorità per Venezia, avrà 100 dipendenti, un comitato di gestione e un presidente nominato dal ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli (Pd). Gli altri membri saranno indicati dai ministri dell'Economia, dei Beni culturali, dell'Ambiente. Sono previsti rappresentanti anche di Regione, Comune e Città metropolitana. Il costo di funzionamento sarà di 10 milioni l'anno. Ci sarà, collegata, una seconda società che gestirà le dighe, con 150 dipendenti. Il tutto dovrebbe diventare operativo da ottobre.
Giuseppe Conte
Falconi a pag. 5

PARTNERSHIP
Rossopomodoro si allea con le acque Ferrarelle
Ferroni a pag. 17

NUOVO MODELLO BUSINESS
Google Italia, nel 2019 l'utile sale a 13,3 mln
Piazzotta a pag. 20

TRA BOUQUET E ON DEMAND
Così i nuovi televisori e decoder cambiano la tv
Secchi a pag. 19

G3 SOFTWARE
L'evoluzione semplice

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

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

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

Scopri di più! » www.softwareg3.it

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

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 13 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

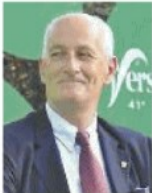
FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Cresce l'ansia in Toscana

**È positiva, va a ballare
Ora 550 ragazzi
sono in fila per il test**

Casali, Nelli e Nudi alle pagine 12 e 13



Il capo della Polizia alla Versiliana

**Gabrielli:
«L'estate non va
militarizzata»**

Mugnaini a pagina 7



Giro di vite su movida e vacanze

Il governo ordina: tampone obbligatorio per chi arriva da Croazia, Grecia, Malta e Spagna. Stop agli ingressi dalla Colombia
I contagi continuano a crescere anche in Italia. Stretta su discoteche e assembramenti, si mobilitano le Regioni

Servizi
a p. 6 e a p. 7

Il bonus dei furbetti

**Un boomerang
per Inps, partiti
e governo**

Pierfrancesco De Robertis

Quando domani il presidente dell'Inps Pasquale Tridico sarà in Parlamento per essere interrogato sul caso dei bonus da 600 euro chiesti e ottenuti da alcuni deputati, le domande cui dovrà rispondere sono molte. Tridico ma non solo lui. Perché questa vicenda apparentemente insignificante (che cosa rappresentano alcune migliaia di euro...) ha avuto l'effetto di un granello di sabbia nel delicato ingranaggio della fiducia che lega, o dovrebbe legare, istituzioni e cittadini. Il banco degli imputati quindi è affollato. Nessuno pensi che una volta soddisfatta la curiosità generale sui nomi (peraltro relativa, perché due dei cinque, i leghisti Dara e Murelli, già si conoscono) la vicenda possa essere dirsi conclusa.

Continua a pagina 2

**JEEP VOLA IN UNA SCARPATA A CUNEO, PERDONO LA VITA 5 RAGAZZI
SONDRIO, FRANA SU UN'AUTO: MUOIONO MARITO, MOGLIE E BIMBA**



Marco Appendino, 24 anni, Nicolò ed Elia Martini, 17, Camilla Bessone, 16, e Samuele Gribaudo, 14



L'auto sepolta dal fango in Valmalenco (Sondrio)

MERCOLEDÌ NERO

Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze, in piscina

**Quattro piccoli eroi
salvano un bimbo
«Stava affogando
e ci siamo tuffati»**

Baldi a pagina 15

Firenze

**Addio Poderaccio
Il campo rom
sarà bonificato**

Fichera e Mugnaini in Cronaca

Firenze

**Assume 7 persone
La scommessa
del ristoratore**

Pistoiesi in Cronaca



L'autore del famoso dizionario moriva 70 anni fa

**Il Rocci vuol dire greco
Che incubo per i liceali**

Giardina a pagina 23



Il viale del tramonto può attendere

**Non ho l'età per fermarmi
I 50 sono i nuovi trenta**

Di Clemente e Bogani alle pagine 10 e 11

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

CREATINA **SUSTENIUM PLUS** **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

HERNO

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 191

Giovedì 13 agosto 2020

In Italia € 1,50

“Chiudere le discoteche”

Piano del governo di fronte all'aumento dei contagi tra i giovani, ma Regioni e gestori si oppongono. Tamponi per chi rientra da Spagna, Grecia, Croazia e Malta. Scuola, non tutti i banchi a settembre

Intervista con Monti: “All'Oms per rafforzare la Sanità dopo l'epidemia”

L'analisi

Il nemico alle porte

di Luca Fraioli

Con il bollettino quotidiano dei nuovi contagi, non sorprende che il governo abbia deciso di intervenire per porre fine al caos.

a pagina 26

Contagi appena sotto quota 500, dieci morti, ricoveri e terapie intensive in aumento. Il governo aspetta con ansia i dati del venerdì, teme un'impennata dell'indice di trasmissione in diverse regioni e corre ai ripari intervenendo chirurgicamente sul terreno dei nuovi focolai veicolati dai giovani: i rientri dalle vacanze all'estero e le serate danzanti. Ora, infatti, il governo valuta seriamente la chiusura delle discoteche, autorizzate in autonomia dalle Regioni.

di Assante, Manacorda, Venturi Ziniti e Zunino

alle pagine 4, 5, 6 e 7

Rivolta 5S contro Casaleggio per sondaggio su Raggi

La Lega ha deciso: sospesi i due deputati con il bonus

Il personaggio

Grillo e i sogni di mezza estate

di Gabriele Romagnoli

La montagna va a Maometto e il treno attende che passi, una volta sola, l'unico passeggero. A distanza di un anno l'estate torna a illuminare Beppe Grillo, che risospinge in cielo le stelle cadenti.

a pagina 10

La decisione sui due deputati della Lega che hanno incassato il bonus Covid destinato alle partite Iva viene presa quando Matteo Salvini comprende che è ormai questione di ore: l'audizione del presidente dell'Inps Pasquale Tridico in commissione Lavoro, infatti, è stata fissata in via d'urgenza per domani a mezzogiorno. Dunque, la piacentina Elena Murelli e il mantovano Andrea Dara saranno sospesi dal partito, come da indicazioni del leader che fino all'ultimo aveva tentato di salvarli.

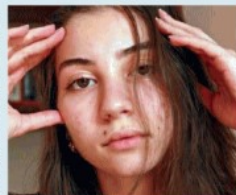
di Bennewitz, Cuzzocrea, Ferro Lopapa, Milella e Vitale

alle pagine 8, 9, 10 e 11

Cuneo, avevano tra i 14 e i 24 anni



Cinque giovani sono morti in un incidente a Castelmagno. In alto, Samuele Gribaudo, 14 anni. Sotto, da sinistra, i fratelli Nicolò ed Elia Martini, 17 e 14 anni



In alto, Marco Appendino, 24 anni, di Savigliano, conducente dell'auto finita fuori strada sulle montagne del Cuneese. A sinistra, Camilla Bessone, 16 anni



Erano andati a vedere le stelle. Morti sull'auto cinque ragazzi

di Bolognini, Pucciarelli, Ricca e Rocci

alle pagine 18 e 19

Editoriale



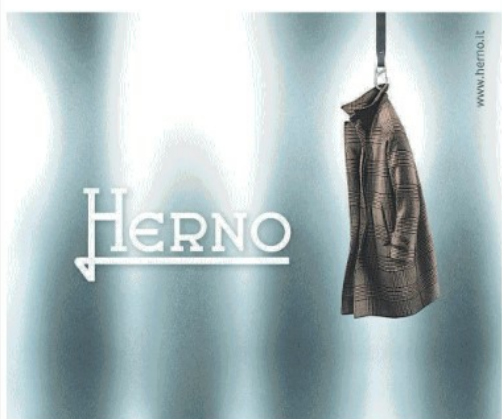
Joe e Kamala la ricetta liberal per riunificare l'America

di Maurizio Molinari

Con la scelta di Kamala Harris come vice, il candidato democratico alla presidenza degli Stati Uniti, Joe Biden, svela il proprio approccio alla gestione della Casa Bianca, descrive la ricetta elettorale con cui si propone di battere Donald Trump e indica un nuovo orizzonte ai liberali. Kamala Harris, senatrice della California, puntava lei stessa alla nomination democratica e nel primo dibattito tv fra i rivali si distinse per un duro attacco contro Biden, accusandolo di essersi opposto alla fine della segregazione sui bus scolastici quando lei era ancora bambina. Sollevare il sospetto di razzismo nei confronti dell'ex vicepresidente di Obama ritagliò ad Harris una posizione estrema che non le ha giovato nella sfida delle primarie.

continua a pagina 27 con i servizi di Lombardi Pizzati e Rampini

alle pagine 2 e 3



Domani il Venerdì

il venerdì



Longform sul sito



La verità su Majorana

La polemica

Tolgo il disturbo prima vorrei capire i giovani di TikTok

di Natalia Aspesi

È morta l'Aspesi! - Chi? La Aspesi, quella di Repubblica. - E quanti anni aveva? - Mi pare 90, 92. - Non andava mai in pensione... - Era attaccata alla poltrona. - Con tutti i giovani bravi che vogliono fare il giornalista... Ecco fatto, presto il posto sarà vacante.

alle pagine 30 e 31

Champions, il Psg vince 2-1

Grande Atalanta ma il paradiso svanisce al 93'



di Crosetti e Currò

alle pagine 34 e 35

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,
Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia RN 23 -
Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

CON
Brivido Noir
€ 10,40

NZ

LE ELEZIONI USA

Kamala, la magistrata di ferro cambia la corsa alla presidenza

FRANCESCO SEMPRINI - P. 17



GIANNI RIOTTA

Kamala Harris, eletta nel 2016, è solo la seconda donna nera senatrice della storia, dopo Carole Moseley Braun nel 1992. Ora è la quarta donna a far parte del ticket per la Casa Bianca di un grande partito, seguendo Geraldine Ferraro, candidata vicepresidente democratica 1984, Sarah Palin, candidata vicepresidente repubblicana 2008 e Hillary Clinton, candidata presidente democratica 2016. - PP. 16-17



www.acquaeval.it

LA STAMPA

GIOVEDÌ 13 AGOSTO 2020



www.acquaeval.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • ANNO 154 • N. 221 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE • D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it **GNN**

TORNANO A SALIRE I NUOVI CONTAGI. GOVERNO E REGIONI CONCORDANO UNA STRETTA SUI RIENTRI DAI PAESI A RISCHIO

“Covid, linea dura a Ferragosto”

Intervista a Lamorgese: “Ho già allertato i prefetti, ma ai giovani chiedo maggior responsabilità”

LA CACCIA AI FURBETTI

Salvini sospende i furbetti del bonus Tridico nel mirino Domani riferirà al Parlamento

CATALANO, MATTIOLI, MONDO, DE STEFANI E MONTICELLI - PP. 10-11

In un'intervista a La Stampa, Lucia Lamorgese, ministra dell'Interno, spiega che a settembre chi è in isolamento potrà votare a casa per le elezioni regionali. La ministra lancia poi un appello ai ragazzi: «Mantenete comportamenti responsabili». A Ferragosto previsti controlli più serrati. I nuovi contagi (ieri 481) tornano a salire e il ministero della Salute prevede tampone obbligatorio per chi rientra da Croazia, Grecia, Malta e Spagna. **SERVIZI** - PP. 9-9

L'ANALISI

INCENTIVI DISTRIBUITI SENZA SCEGLIERE

GLI AIUTTI A PIOGGIA E IL RISCHIO BCE

VERONICA DE ROMANIS

I parlamentari che hanno chiesto e ottenuto i 600 euro destinati a chi possiede una partita Iva hanno dato una cattiva prova etica. - P. 21

MINE VAGANTI

IL LEADER DEL PARTITO DEMOCRATICO

RIFORMA ELETTORALE “ZINGA” SFIDA CONTE

FEDERICO GEREMICCA

E dire che era l'uomo del «mai con i Cinquestelle»: per una volta in sintonia con Renzi, prima che il senatore cambiasse idea. - P. 13

TRE VITTIME, GRAVE UN RISCHIO DI 5 ANNI

Frana in Valtellina famiglia travolta dal fiume di fango



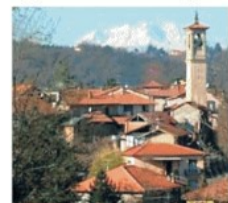
La frana di Chiareggio in Valmalenco

CHIARA BALDI

Prima c'è stata la pioggia, così intensa e improvvisa che nella località di Chiareggio, a Chiesa Valmalenco, piccolo comune montano di 2500 anime in provincia di Sondrio, era tanto che non se la ricordavano. - P. 7

IL DRAMMA IN UN PAESE DEL VARESOTTO

Quando i figli soccorrono i genitori drogati



Castronno, in provincia di Varese

SIMONA SPARACO

La cronaca di mezz'estate ci conduce nel cuore di tenebra della società. Anzi, da un estremo all'altro di quelle tenebre, laddove gli estremi si congiungono. Da una parte una delle etnie più screditate: i Rom. - P. 21 **RUGATELLI** - P. 14

LA STRAGE DI CASTELMAGNO

Tragedia nella notte delle stelle: le vite spezzate di 5 ragazzi



Il fuoristrada «Defender» recuperato dopo la tragedia di Castelmagno

BORGETTO, BOSONETTO, SASSO ESCOLA - PP. 2-5

I RACCONTI DEI SOPRAVVISSUTI

NEL BUIO L'URLO DELLE MADRI

NICCOLÒ ZANCAN

L'ultimo lampione è quello davanti al rifugio «Maraman», 1800 metri di quota. Da quel punto in avanti la strada diventa sterrata, la notte buia e l'unico rumore che si può sentire è quello dei campanacci delle bestie al pascolo. - PP. 2-3

CHI SI CURA DELLE STRADE BIANCHE

LE LEGGE CRUDELE DELLA MONTAGNA

PAOLO COGNETTI

Quello delle strade bianche è un altro capitolo del tema sul difficile rapporto tra attività umane e paesaggio di montagna. Noi che andiamo a camminare in genere non le amiamo. - P. 5



ARVAL

STORE

Torino

Corso Rosselli 236

IL PERSONAGGIO

Giallini: vi racconto l'Aosta noir di Rocco Schiavone

FRANCESCA SORO

«Ammazza che caldo. Altro che er fresco de montagna». L'accento romanesco del vice questore Rocco Schiavone, interpretato sul piccolo schermo dal romanissimo Marco Giallini, risuona - vero protagonista - nel backstage del set aostano dell'omonima fiction, uno dei primi in Italia ripartito dopo il Covid. E



Marco Giallini, nei panni di Schiavone

per la prima volta aperto a un giornalista solo dopo il test sierologico. Le riprese della quarta stagione della serie noir nata dalla penna di Antonio Manzini finiscono stanotte. Ancora qualche ciak nella capitale e poi si conclude. Per i fan del poliziotto esiliato in Valle d'Aosta, burbero, arrabbiato, perspicace, la messa in onda sulla Rai delle nuove puntate non ha ancora una data certa. - PP. 24-25

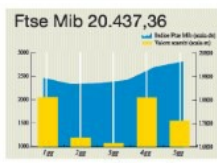
#PASSAALNOLEGGIO

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI



011 1980 5100

arvalstore.it



BORSA +1,13% 1€ = \$1,1771

BORSE ESTERE	Indice	Variazione
Dow Jones	27.958	▲
Nasdaq	11.020	▲
S&P 500	3.202	▲
Nikkei	22.844	▲
Francfort	13.069	▲
Zurigo	10.378	▲
Londra	6.890	▲
Parigi	6.073	▲
VALUTE		
Euro-Dollaro	1,1771	▼

Fonspa fa rotta sulla Grecia per la piattaforma di npl di Alpha Bank

Offerte vincolanti entro fine anno. Raggiunta quota 10 miliardi di crediti in gestione. Nel semestre ricavi per 57,5 milioni



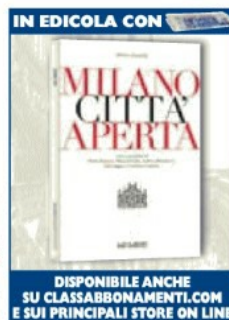
Milano punta sul ritorno alle sfilate a settembre

La fashion week porta in scena 28 show e 24 eventi digitali

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXI n. 159
Giovedì 13 Agosto 2020

€2,00 *Classedtori*

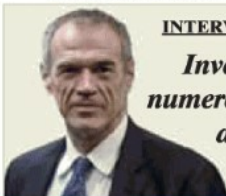


IL RISIKO DEI LISTINI IL GOVERNO ROMPE GLI INDUGI E PREPARA UN'OPERAZIONE DI SISTEMA

Borsa spa: offerta italiana

Imminente **vertice** Conte-**Gualtieri** per partecipare **all'asta** lanciata da **Londra Euronext** ha bisogno di un **aumento** di capitale e cerca quindi **alleati** a Roma. Il **costo** dell'operazione è di **3,3 mld**, in campo **Cdp**. Slitta la norma **Mediobanca**

PIAZZA AFFARI SVETTA IN EUROPA (+1,1%), RIPARTE ANCHE WALL STREET



INTERVISTA A COTTARELLI

Invece di tagliare il numero dei parlamentari andrebbero ridotti i loro stipendi

VICENDA PREMIUM

Prima di fare pace Mediaset batte cassa con Vivendi

PRESIDENZIALI USA

Harris, la carta Dem che piace a Wall Street. Se Biden batte Trump il vero boss è lei



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

Il Piccolo

Trieste

la crisi di settore a fiume e dintorni

Crocieristica in ginocchio Danni per tutta la costa

Si teme che quest'anno nemmeno una nave bianca calerà l'ancora nel porto del capoluogo quarnerino. Nel 2019 invece le toccate furono 24

Andrea Marsanich / fiume Doveva essere la stagione dei record, a Fiume, con 41 toccate rispetto alle 24 del 2019. Invece il Covid ha mandato tutto all'aria, destinando il 2020 a essere archiviato come l'annus horribilis del settore crocieristico locale. È probabile che entro la fine di quest'anno, nelle acque di fronte alla città dell'aquila bicipite, nemmeno una nave bianca calerà l'ancora. Si tratta di una situazione disastrosa, che provocherà danni per centinaia di migliaia di euro, i quali a loro volta riguarderanno non solo Fiume ma anche Abbazia, Gorski kotar, grotte di Postumia, parco nazionale di Plitvice e insomma un po' tutte quelle destinazioni dove erano soliti recarsi i crocieristi, una volta sbarcati nel capoluogo quarnerino. Come accennato, l'anno scorso c'era stato il primato delle toccate a Fiume: ben 24. Per quest'anno le prenotazioni erano addirittura quasi raddoppiate, arrivando a toccare appunto quota 41. Ma invece non se ne farà più niente, mortificando di conseguenza le ambizioni di questa specifica nicchia turistica fiumana venuta alla ribalta pochi anni fa, dopo che per un lungo periodo di navi da crociera a Fiume non se n'era vista manco l'ombra. Stando all'Istat croato, nel 2019 pressoché tutte le maggiori città costiere della Croazia sono state invase da decine di migliaia di crocieristi, a partire dalla magnetica Ragusa (Dubrovnik), presa d'assalto praticamente ogni giorno da un numero impressionante di vacanzieri sbarcati da navi bianche. A distanza di un anno, in questi giorni la città di San Biagio appare al contrario parecchio vivibile, in assenza di crocieristi e senza quella marea umana che sommergeva tutto e tutti, rendendo quasi insostenibile la situazione nel nucleo storico. Sempre secondo l'istituto di statistica, nei primi sei mesi del 2020 gli arrivi di navi bianche straniere nelle acque croate sono stati in tutto 15: precisamente cinque in gennaio, sette in febbraio e infine tre il mese successivo, nel corso del quale è stato ordinato il blocco. E ancora, le navi da crociera che quest'anno hanno calato l'ancora in acque croate ammontano a sei, mentre nello stesso periodo del 2019 ne erano già apparse 54 unità, per un totale di 272 crociere. Il decremento supera i 90 punti percentuali. I passeggeri registrati nel primo semestre del 2020 hanno inoltre toccato quota 3.737 (di cui 2.809 in gennaio), con paragone impietoso rispetto all'anno prima. Da gennaio alla fine di giugno 2019, infatti, erano arrivati in Croazia 409 mila crocieristi, con la cifra più consistente - 162 mila - registrata nel mese di giugno. Si tratta ancora una volta di diminuzioni che superano ampiamente il 90% ma che, forse, potrebbero beneficiare di una ritoccata all'insù nei prossimi mesi. Alcune compagnie, quadro epidemiologico permettendo, potrebbero infatti rimettere in moto le proprie navi a settembre, o magari a novembre, per cercare di recuperare qualcosina. Ma non sarà facile, specie per la già citata Ragusa, riguadagnare le posizioni perdute. Chiudendo il quadro relativo al primo semestre del 2020, dei 15 viaggi da crociera svoltisi tra gennaio e giugno, 12 hanno coinvolto navi battenti bandiera di Malta. La fetta più cospicua di passeggeri - 2.690 - è invece arrivata su navi battenti bandiera italiana. Il 73% delle toccate è stato rilevato nelle acque della regione raguseo-narentana, il resto in Istria. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Musolino sempre al timone «A breve scaveremo i canali spero di riportare qui 10 navi»

La promessa: «Lascerò il Porto con il problema più importante risolto»

Alberto Zorzi

VENEZIA «In questi mesi abbiamo lavorato con tanti altri enti, tra cui la Polizia di frontiera e gli uffici di Sanità marittima, per poter far arrivare le navi da crociera a Venezia in sicurezza. Sono convinto che la stagione non è definitivamente perduta: possiamo salvare qualche nave, però non più di 8-10». **Pino Musolino** da una settimana è il commissario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, che guida gli scali di Venezia e Chioggia. E' «sopravvissuto» a una crisi pesante e inedita, dopo che gli altri due membri del comitato di gestione, Maria Rosaria Anna Campitelli e Fabrizio Giri (nominati da Regione Veneto e Città metropolitana), hanno bocciato il bilancio consuntivo 2019: oggetto del contendere il riequilibrio del piano economico finanziario del terminal di Fusina, a loro dire troppo favorevole ai privati. Il ministero delle Infrastrutture ha però ritenuto il documento corretto, commissariando l'ente e mantenendo in sella **Musolino**. **Commissario, se arriveranno delle navi da crociera dove andranno? A Marghera?** «Nel corso del Comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica il prefetto ci ha segnalato che sarebbe stato meglio farle arrivare a Marghera piuttosto che in Marittima, per evitare il passaggio davanti a San Marco: ma secondo noi qui aumenterebbero i rischi di assembramento e contagio, perché la Marittima è meglio attrezzata e 8-10 navi sono niente rispetto a quante ne arrivavano prima. Nel frattempo potremmo approntare le misure a Marghera che, lo ricordo, è la soluzione che io ho portato al Comitato del 2017, dove fu approvata». Lunedì c'è stata una manifestazione molto partecipata di portabagagli e altre categorie che sono senza lavoro. «Il nostro obiettivo primario ora è proprio quello di salvaguardare i posti di lavoro, ci sono 4500 persone che stanno finendo gli ammortizzatori sociali. C'è una situazione sociale devastante». **Il governo l'ha confermata come commissario. A breve sarà aperta la "call" per i nuovi presidenti delle varie Autorità portuali italiane, che si concluderà tra novembre e dicembre. Quali saranno le sue priorità in questi mesi?** «Martedì ho ricevuto le deleghe, che mi rendono pienamente operativo, e infatti stiamo lavorando come prima. La priorità sarà l'escavo dei canali, che ricomincerà a breve. Abbiamo ricevuto una serie di autorizzazioni da parte del Provveditorato alle opere pubbliche, abbiamo fatto le gare e abbiamo i fondi. Partiremo prima a Chioggia, dov'è già tutto pronto, poi toccherà al canale dei Petroli». **Quanto scaverete?** «Per ora non vorrei dare numeri, ma sicuramente il mio obiettivo è chiudere il mandato superando la fase emergenziale che dura da due anni e risolvendo il "problema dei problemi" di questo porto. Il futuro presidente lo troverà operativo al 100%». Per scavare si attendeva il nuovo «protocollo fanghi», non ancora approvato. «Abbiamo aspettato 16 mesi, non potevamo farlo oltre». Giri e Campitelli le hanno contestato l'accordo su Fusina. Dicono che il 27 luglio 2018, quando firmò con la società del gruppo Mantovani, non li aveva avvisati. E che non avrebbe valutato ipotesi alternative



a dare 9 milioni e 10 anni di concessione in più. «Ci sono i documenti e le risultanze dell' ispezione del ministero, che ha detto che tutto è stato corretto. D' altra parte di questa vicenda non mi sono occupato io da solo, ma vari dirigenti, a partire dal segretario generale, che era il responsabile unico del procedimento e che ha costruito quella soluzione dal punto di vista amministrativo». Tra lei e il segretario Martino Conticelli, però, i rapporti si sono deteriorati. Lui ritiene che lei voglia cacciarlo e le ha fatto mandare una diffida dal suo avvocato. «Non c' è stato alcun provvedimento di rimozione». L' opposizione a Luigi Brugnaro ha esultato al momento della sua nomina a commissario, sostenendo che fosse fallito il tentativo di «ribaltone politico» al Porto. «A dir la verità non ho visto attacchi contro di me da parte dei partiti che supportano Brugnaro. Io sono un tecnico, non un politico, e ho fatto solo operazioni tecniche». **Nel decreto Agosto il governo ha stoppato il deposito di Gpl a Chioggia, che è in area portuale. E' d' accordo?** «Quel progetto aveva forti dubbi sulla sicurezza della navigazione e c' erano carenze procedurali: per esempio mancava la variante al piano regolatore portuale. Inoltre avrebbe danneggiato il primo porto pescherecci d' Italia». **E della neonata Autorità per la laguna che cosa pensa?** «L' Autorità di sistema sarà coinvolta nel comitato consultivo. Lo ritengo un passo avanti perché contribuirà a fare più chiarezza rispetto alle competenze sulla laguna».

L' intervista Pino Musolino

«Venezia, mi ricandido a guidare il porto»

*«Dopo la bocciatura del bilancio è decaduto dalla carica di presidente e nominato commissario: «Ora lo approverò»
«Navi da crociera, stoccata agli enti locali: «Mi risulta siano stati loro a non volerle, ignorando il lavoro di 5mila persone»*

ELISIO TREVISAN

Pino Musolino, 42enne veneziano della Giudecca, da una settimana è commissario straordinario del Porto che ha guidato come presidente da marzo del 2017. Il suo mandato sarebbe scaduto a fine marzo del 2021 ma la fine è stata anticipata per la bufera sul Bilancio consuntivo 2019, che i rappresentanti di Regione e Città Metropolitana di Venezia in seno al Comitato di gestione portuale hanno bocciato contestando i 9 milioni di euro che il Porto ha dato al terminal dei traghetti di Fusina gestito da Venice Ro-Port. Mos controllata da Mantovani in stato fallimentare. Il manager dovrà guidare l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) con competenza su Venezia e Chioggia, accompagnandola al rinnovo del vertice che avverrà probabilmente entro fine anno dato che già a settembre è prevista una prima tornata di bandi per raccogliere le candidature per le 16 **autorità di sistema** italiane. **In quest' ambito Musolino è dato in partenza per Civitavecchia, lo scalo della Capitale e primo porto crocieristico d' Italia. Le piace Civitavecchia?** «A me piace Venezia ed è evidente che riproporrò la mia candidatura per guidare altri quattro anni questo scalo. I risultati parlano a mio favore. Poi, chiaramente, deciderà il Governo». **Tornando un po' indietro, al suo nuovo incarico, che deleghe e poteri ha rispetto a prima?** «Tutti i poteri del presidente. Non ho più un Comitato di gestione, che è stato sciolto dal ministro dei Trasporti, e lavorerò per ricostituirne uno, quindi chiederò a Regione e Città Metropolitana di indicare i loro rappresentanti, nonostante le tensioni che non ho creato io». **Così si rischia un nuovo stallo sul Bilancio 2019?** «No, quello posso approvarlo con i poteri del commissario, dato che è stato ritenuto positivo e in regola da esperti indipendenti e dai Ministeri competenti». **Qual è la scaletta di lavoro?** «Comincio con i canali portuali interrati per i quali, entro autunno, partiranno i lavori di dragaggio dei fanghi. Ho recuperato 49 milioni di euro, e Roma ci ha finalmente detto dove sistemare i fanghi in laguna, così potremo riportare i fondali ai livelli consentiti dalla legge e far entrare le navi che non ci passano più». A proposito di navi, ci sono anche quelle da crociera, e la rinuncia delle due maggiori compagnie, Msc e Costa, a toccare Venezia almeno per tutto agosto non è una bella notizia. «A me risulta che siano gli enti locali ad aver detto alla riunione del Cosp, il Comitato ordine pubblico e sicurezza, di non voler far ripartire le crociere, altrimenti avremmo potuto far arrivare la Costa Deliziosa già a Ferragosto. Ora, approfittando della denuncia praticamente unanime dei due candidati sindaco Luigi Brugnaro e Pier Paolo Baretta, potremo approfittarne per riattivare qualche crociera». Dove andranno le navi bianche?



Il Gazzettino

Venezia

«Alla Marittima a Venezia. A Marghera sarebbe impensabile, lo stesso Usmaf (Ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera del ministero della Salute) ha detto che nelle banchine commerciali di Marghera aumentano in modo esponenziale i rischi per la salute dei crocieristi». I Comitati No Navi non saranno contenti. «Per quest'anno le navi da crociera saranno al massimo una decina, appena una ogni sabato, non mi sembra uno scandalo, e ritengo sia prioritario far lavorare le 5 mila persone del settore che a breve finiscono gli ammortizzatori sociali. Nel frattempo cominciamo - noi, le istituzioni locali e il Governo - a trovare una soluzione definitiva per il 2021, con le navi più grandi in un terminal attrezzato a Marghera, in base alla proposta che io stesso portai al Comitato del 2017». Oltre ai lavoratori delle crociere ci sono quelli del porto commerciale senza stipendi da mesi. «Da tempo ho messo a disposizione 2 milioni di euro, ma il rifiuto dei rappresentanti di Regione e Città Metropolitana di approvare il Bilancio ha bloccato anche questa operazione. Ora approverò quel Bilancio nel minor tempo possibile e, di conseguenza, riuscirò a dare i 2 milioni di euro ai portuali. Pare, insomma, che i rappresentanti di Regione e Città Metropolitana non abbiano soppesato appieno le conseguenze che hanno provocato continuando a bocciare il Bilancio». Lei, però, è entrato in rotta di collisione non solo con il Comitato ma pure con il segretario generale del Porto, Martino Conticelli, che lavoratori e operatori avevano indicato come il candidato ideale alla presidenza quattro anni fa. «Uno che ci diffida dal fare un atto (il licenziamento) che ancora non c'è, parla abbastanza per se stesso. La verità è che ho solo risposto a una lettera che ha scritto lui, dicendogli che stava mettendo a dura prova il rapporto fiduciario». **Dunque da commissario cosa farà del segretario generale?** «Per me farà il suo mestiere, com'è giusto che lo faccia. Su questa vicenda è solo interessante notare le tempistiche di alcune azioni fatte con l'intento di fare male: come mai un documento dello scorso gennaio, fatalità gli viene in mente di contestarlo tre giorni prima della riunione del Comitato di gestione convocato per approvare il Bilancio»? © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Musolino tira dritto «Prima completo i programmi e poi mi ricandido»

L'ex presidente e ora commissario straordinario del Porto soddisfatto: «C'è la necessità di creare nuova occupazione»

Pino Musolino resta al suo posto, non più come presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, bensì come commissario straordinario, nominato dal ministro Paola De Micheli, un cambio di ruolo che gli permetterà, come spiega nell' intervista che ci ha concesso, dicendosi pronto a ricandidarsi, tra otto mesi, alla scadenza del mandato, di continuare con i piani di investimento e intervento già programmati . **Da presidente a commissario straordinario dell' Autorità Portuale, alla fine il ministero le ha dato ragione. Come si sente ora?** «Come uno che deve continuare a fare il suo mestiere, a beneficio del territorio, del Porto e della crescita sostenibile di una economia, che ancora più oggi, dopo il lockdown per il Covid19, ha bisogno di creare sana e buona occupazione per garantire benessere ai concittadini». **Alla luce della conferma della correttezza del bilancio 2019 e del Pef per il terminal di Fusina da parte degli ispettori del ministero, come giudica l' ostinazione dei delegati di Comune e Regione a rifiutare il loro voto favorevole e a rivolgersi alla Corte di Conti?** «Come avevo detto in precedenza, mi risulta difficile razionalizzare scelte irrazionali e pensare con la testa di altri. Quello che posso dire è che mai, in quasi quattro anni, ho cercato tensioni o conflitti con chicchessia, ma ho lavorato al meglio delle mie capacità per svolgere con onore l' incarico assegnatomi. I fatti, e ricordiamolo bene, gli atti amministrativi hanno dimostrato che ho ragione e che è tutto è stato fatto correttamente. Non è più tempo per polemiche e per tensioni, dobbiamo lavorare per il futuro». **Anche lei si è rivolto alla Corte dei Conti, perché?** «Perché essere amministratori pubblici, come i membri del comitato di gestione, comporta anche avere un carico rilevante di responsabilità amministrative, erariali e finanche penali e non si ha la facoltà di causare un danno enorme al funzionamento dell' ente, senza risponderne. Perché, alla fine della fiera, a pagare le conseguenze sono i contribuenti italiani». **Ora come commissario straordinario che obiettivi prioritari si propone fino alla scadenza del mandato?** «Completare i piani di investimento sulle infrastrutture già avviati. Lavorerò sempre e comunque per la crescita dei nostri scali». **Il Governo ha messo a disposizione nuovi fondi, sono sufficienti? Sarà la buona volta che si escaveranno i canali portuali?** «È stato un lavoro di concerto col Governo, e con il ministero delle Infrastrutture in particolare, che hanno dimostrato grande sensibilità verso il nostro sistema portuale e hanno destinato grandi risorse per supportare il nostro lavoro. Sicuramente sono risorse che permettono un margine di manovra ancora



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

più ampio per poter affrontare tutte le sfide immediate dei nostri Porti. L'aspetto finanziario non è dunque un problema. Attendiamo ora le ultime autorizzazioni da altri Enti per iniziare a scavare. Ci stiamo comunque muovendo con la massima velocità, abbiamo già completato i carotaggi preliminari a Chioggia e ci stiamo muovendo anche a Venezia nelle aree laddove andavano aggiornate le caratterizzazioni, poi contiamo di effettuare i lavori con le normative vigenti e utilizzando i siti di conferimento esistenti fino a capienza». **Msc e Costa Crociere hanno deciso di spostarsi al porto di Trieste almeno fino alla fine di quest'anno, con gravi danni per il terminal veneziani gestito da Vtp. Se ne può uscire senza scontentare né gli armatori né i veneziani che manifestano contro le grandi navi da anni?** «Stiamo tenendo quotidianamente i contatti con le compagnie per tentare di preservare per quanto possibile il traffico crocieristico 2020, a salvaguardia del comparto e dei lavoratori addetti. Per questo l'Autorità sta lavorando con gli altri Enti competenti per confermare almeno una decina di navi nella stagione estiva in corso, in modo da scongiurare una crisi occupazionale potenzialmente esplosiva. Per quanto riguarda il 2021, invece, sono fiducioso che il settore mostrerà segni di ripresa ma ora è urgente dare risposte alle oltre quattomila famiglie che vedono esaurirsi tutti gli strumenti di sostegno al reddito ancora disponibili. È chiaro comunque che alcune scelte spettano alla politica, noi possiamo semplicemente costruire i percorsi e dare le indicazioni tecniche per permettere delle decisioni, le più informate e consapevoli possibili, alla ricerca di un equilibrio inevitabile ma raggiungibile tra tutela della laguna, crescita sostenibile e salvaguardia di tutti i posti di lavoro». **Si ricandiderà al nuovo bando per tornare a fare il presidente del porto nella sua città natale?** «Certamente sì, i risultati oggettivi, certificati anche dalle ispezioni ministeriali, parlano di una buona gestione, con bilanci ampiamente in attivo e dimezzamento in soli tre anni del debito dell'Ente ricevuto in 'eredità' da precedenti gestioni, traffici di merci che in tre anni hanno avuto crescite importanti compromesse solo dalla perdita di fondale prima e dalla crisi da Covid 19 dopo. Credo sia naturale che io possa partecipare alla prossima call per diventare, nuovamente, presidente». -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Scavi in autunno: i canali portuali "liberati" dai fanghi

In cassa per procedere con i lavori ci sono 49 milioni subito disponibili Da Roma è finalmente arrivata l'indicazione su dove potrà essere collocato il materiale

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE Ci sono 49 milioni di euro nelle casse dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**, Adspmas, e servono principalmente per scavare i canali portuali che si stanno interrando. Si tratta dei 23 milioni che il presidente Pino Musolino aveva già messo da parte tre anni fa e degli altri 26 messi a disposizione dalla Conferenza Unificata che ha dato via libera al Decreto proposto dal ministro dei Trasporti Paola De Micheli. Oltre al raddoppio della cifra iniziale, finalmente ora i soldi potranno essere utilizzati perché finalmente Roma ha indicato i luoghi dove poter sistemare i fanghi che verranno scavati per ripristinare le profondità previste dalla Legge Speciale per Venezia del 1973, cioè 11,50 metri sufficienti a far passare la maggior parte delle navi. Giusto questa settimana è arrivata l'indicazione di utilizzare ancora l'isola delle Tresse, lungo il canale Malamocco-Marghera, mentre per i fanghi oltre C c'è posto nella cassa del Molo Sali del canale industriale Nord, quando la Regione si deciderà a trasferire la cassa di colmata all'Adspmas come si era impegnata a fare già l'anno scorso; infine potranno essere utilizzati anche per riempire e ridisegnare le barene, naturalmente solo i fanghi di classe A, ossia quelli non inquinati in base alla classificazione del vecchio Protocollo fanghi e in attesa (da anni) dell'approvazione di quello nuovo. **SVOLTA EPOCALE** È una novità fondamentale per l'operatività del Porto, colpito tre anni fa dall'abbandono del servizio di linea della più grande nave porta container mai entrata prima a Marghera e che ogni quindici giorni trasportava le merci prodotte dalle industrie venete nei paesi dell'estremo Oriente. Il ritorno dei canali alla profondità operativa è previsto nel giro di 48 mesi, con l'inizio dei lavori già in autunno. «Potremmo essere anche più precisi, parlando di settembre o ottobre - afferma il nuovo commissario straordinario di Adspmas, Pino Musolino -. Ma a Venezia bisogna andare sempre con i piedi di piombo perché un qualsiasi ricorso, anche contro le procedure più verificate e collaudate, è sempre possibile». Ora, oltre a far partire gli scavi dei canali, Musolino dovrà affrontare la questione delle crociere («che quest'anno saranno al massimo una decina e attraccheranno tutte alla Marittima»), e l'emergenza dei lavoratori ex articolo 17, quelli della Nuova Compagnia Lavoratori portuali che sono senza lavoro per la carenza di traffici e non ricevono soldi da mesi: «Da tempo ho messo a disposizione 2 milioni di euro per pagarli in base alle giornate in meno lavorate, ma il rifiuto dei rappresentanti di Regione e Città Metropolitana di approvare il Bilancio ha bloccato anche questa operazione. Ora approverò quel Bilancio nel minor tempo possibile e, di conseguenza, riuscirò a dare i 2 milioni di euro ai portuali». A Marghera ci sono pure i terminalisti in agitazione: le loro concessioni scadono, è vero, nel 2023 ma le multinazionali hanno bisogno di certezze sui rinnovi decennali per poter fare programmi di investimento. Mentre il Bilancio e i soldi per i lavoratori Musolino può gestirli come commissario, questa vicenda è di competenza esclusiva del Comitato di gestione. Anche per questo motivo, oltre che per dare al Porto la sua piena operatività, dice che cercherà di rinominare un nuovo Comitato di gestione dopo lo scioglimento deciso dal ministero dei Trasporti. Per le concessioni dei terminal aveva già convocato il Comitato di gestione precedente per il 10 luglio,



Il Gazzettino

Venezia

dato che la griglia con le valutazioni è già pronta e quindi si può procedere. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Canale dei petroli, il Cnr: «Potenziare gli argini»

LO STUDIO **VENEZIA** Che effetto provocano le onde di depressione e l'erosione dei canali in particolare in Canale dei Petroli? Luca Zaggia, ricercatore dell'Istituto di Geoscienze e Georisorse del Consiglio Nazionale delle Ricerche di Padova ha tentato di rispondere a questo e ad altri quesiti nel suo saggio sugli Effetti della navigazione maggiore in laguna pubblicato sui Quaderni della laguna editi dal Consorzio **Venezia** Nuova. Analizzando gli effetti del passaggio delle navi, Zaggia ha evidenziato come, nonostante il canale sia stato costruito oltre 50 anni fa, il sistema non abbia ancora raggiunto il proprio equilibrio. E negli anni si è assistito a un fenomeno di erosione degli argini di protezione. Di conseguenza «ulteriori aumenti, in particolare dei transiti di natanti di grosso tonnellaggio, non saranno sostenibili se non attraverso interventi di protezione e continue operazioni di manutenzione e ripristino». La seconda conclusione di Zaggia è che la sezione attuale del canale di navigazione non può essere presa come riferimento per progettare interventi (canali di raccordo con la Stazione Marittima e altro). «È fondamentale iniziare a pensare a un sistema di gestione del traffico che consideri non solo le variabili del profitto, ma anche la possibilità di minimizzare i costi ambientali delle attività di salvaguardia. Un notevole miglioramento in questa direzione si potrebbe avere da subito, semplicemente intervenendo sulla condotta dei mezzi e riducendo le velocità entro limiti tecnicamente sostenibili fatti salvi i criteri minimi di sicurezza anche in funzione del livello di marea». Zaggia sottolinea come le registrazioni Ais, che è un sistema di monitoraggio satellitare, indichino che la maggior parte delle navi, soprattutto quelle nella classe di lunghezze comprese fra i 150 e i 200 metri, transitano nella zona delle casse di colmata a velocità comprese fra gli 8 e gli 11 nodi con una frequenza massima fra i 9 e 10 nodi. «Il contenimento dei fenomeni di risospensione potrebbe essere possibile semplicemente evitando i passaggi molto ravvicinati di navi di grosso tonnellaggio e riducendo la velocità di un valore accettabile (entro il 15%) per i soli natanti che hanno un impatto significativo sulla risospensione e cioè per un numero di navi inferiore al 40% del totale. Inoltre, studiando l'impatto delle carene, si potrebbe richiedere determinati requisiti per l'autorizzazione al transito entro la laguna delle navi oltre una certa stazza, analogamente a quanto accade in alcuni porti per il rispetto delle norme anti-inquinamento fissate sui carburanti. Una sorta di certificazione ambientale per l'accesso in laguna che consentirebbe al **porto di Venezia** di attuare una gestione sostenibile del traffico salvaguardando interessi economici e morfologia lagunare». (r.vitt) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La ZIs diventi una Zona di lavoro e sviluppo

È stata strappata ad un governo alquanto reticente, grazie ad un pressing di squadra determinato, fatto di imprese, Comuni, rappresentanze dell' economia e del lavoro, **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**, Regione del Veneto, Camera di Commercio, Città Metropolitana. Ora la Zona logistica semplificata (ZIs), portata a casa a Venezia e nel Polesine con la legge 205/2017, dopo che la Legge 123/2017 aveva individuato le Zes (Zone economiche speciali), pone ora a tutti gli stakeholder del veneziano una responsabilità del fare, pena la sottrazione di un' importante leva logistica europea da parte di Stati confinanti con il nostro Nordest. La partita, per vincerla davvero, va giocata con strategie e schemi di gioco efficaci. Questa deve diventare opportunità non solo per le imprese che opereranno dentro di essa ma anche per le imprese e per l' occupazione che, grazie ad essa, si attiveranno intorno, creando non differenze tra chi è in e chi è out, ma piuttosto una importante cinghia di trasmissione tra i mercati internazionali intercettati dalla ZIs e tutte le imprese, senza distinzione, di un territorio profondamente retrostante. Per questo è necessario un nuovo approccio: andare oltre la sola logica di filiera, il risparmio in termini di costi fiscali e doganali, bisogna infatti stimolare la collaborazione tra imprese di settori diversi per generare nuovi business e nuove fonti di valore aggiunto. Insomma un approccio a matrice, per creare inedite combinazioni tra saperi, soft skills, prodotti, servizi, performance, culture e competenze imprenditoriali, professionalità, addetti esistenti e di nuova generazione. Imprese manifatturiere e di servizi, non solo logistici, ma anche del terziario di mercato, del commercio, dell' ospitalità, delle professioni e di tutti gli operatori e fruitori della ZIs; matrice tra le attività materiali e quelle immateriali ad elevato contenuto tecnologico, informatico, elettronico, ma anche organizzativo, di servizio e di standard qualitativi, matrice tra la Blue economy e l' economia dell' entroterra metropolitano e che consentirà di valorizzare pienamente e sfruttare il patrimonio infrastrutturale di **sistema portuale** di Venezia e Chioggia, anche quale nodo delle rete Ten-T di straordinaria potenzialità al servizio del territorio del Nordest. Una ZIs non solo zona franca, ma cuore di eccellenza in grado di intercettare, intuire, realizzare nuovi business altrimenti impensabili o improbabili, realizzati grazie gli input materiali ed immateriali e culturali delle diverse esperienze e culture imprenditoriali veneziane e rodigine che insieme lavoreranno in un laboratorio economico del territorio. Solo così il lavoro di squadra, che ha avuto un potere determinante nel portare a casa la ZIs, conseguirà gli obiettivi finali: primo, a produrre un progetto forte da far acquisire al Governo come modello italiano, degno di attenzione da parte della stessa Commissione europea; secondo, definire una governance che renda quest' area una vera Zona di lavoro e sviluppo per il Nordest, incentrata sull' economia stimolata da un **mare Adriatico** divenuto metropolitano ed europeo. Ritardare o rendere complesso questo processo vorrà dire, altrimenti, consegnare una chiave strategica del futuro del Nordest, gratuitamente, ai competitor d' oltre frontiera. Francesco Antonich v.direttore Confcommercio Unione metropolitana.



La nuova Agenzia

L' elefante nell' acqua di venezia

Salvo intese tecniche successive -la formula con la quale tutti i decreti legge in era Covid hanno vissuto qualche giorno da ballon d'essai , eventualmente correggibile all' ultimo momento - il «decreto agosto» dovrebbe dare finalmente un assetto istituzionale stabile (a barriere **MoSE** completate) alla salvaguardia di Venezia. Infilato tra mille altre disposizioni di sostegno e rilancio post pandemico, l' articolo che detta le misure per la salvaguardia della «zona lagunare» di Venezia e istituisce l' Autorita per la laguna appare, al momento, come un elefante nella cristalliera. In più un elefante che a differenza dei suoi simili si mostra pericolosamente smemorato. Elefante statale nella cristalliera istituzionale veneziana perché sposta i poteri di gestione di un' area segnata dal bene culturale «Venezia e la sua laguna» in senso statale, relegando Regione del Veneto e Città metropolitana a ruolo di comprimari. Decisione inattesa, perché oggi è ancora vigente la legge del 2014 che, al contrario, stabiliva di affidare la salvaguardia della laguna alla Città metropolitana di Venezia e/o perché il testo dell' accordo sull' autonomia differenziata in discussione tra Regione del Veneto e Governo prevede sì una Autorità per la laguna, ma «a regia regionale». Oggi invece abbiamo la proposta di una Autorità sottoposta ai «poteri di indirizzo» del MIT (Ministero delle Infrastrutture) e, quindi totalmente subordinata a questo.



L' elefante nell' acqua

Paolo Costa

Per capirci un assetto simile a quello dell' Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale dove - a prescindere dal merito delle questioni in gioco- abbiamo visto di recente confrontarsi Stato, da un lato, e Regione e Città Metropolitana, dall' altro, e finito col «licenziamento» dei rappresentanti locali. Il pendolo spostato a favore dello stato non costituirebbe di per sé un problema, anzi, se questo preludesse però a una maggior assunzione di responsabilità statale verso la questione Venezia nella sua complessità. Una questione fatta di salvaguardia e rivitalizzazione socioeconomica, che la Repubblica si è impegnata di fronte al mondo a perseguire per legge . Purtroppo non è così. Perché l' elefante statale, così come raccontato nel «decreto agosto», mostra già di essersi dimenticato che il sistema MoSE non si riduce alle sole barriere mobili, che sono tali anche per non impedire il vitale accesso delle navi al **porto**: attività divenuta il perno quantitativamente più importante di una economia veneziana non più affidata al solo turismo, reso fragile dal Covid. È per questo che fin dal 2003 si era previsto di completare il sistema con un adeguamento della conca di navigazione a Malamocco e dal 2013 con l' avvio della realizzazione di una piattaforma portuale d' altura, che pur sviluppando il **porto** risparmiava alla laguna impatti ambientali alla lunga insopportabili. Progetto che per questo si è guadagnato fin dal 2015 una facile valutazione di impatto ambientale positiva. Ma, più in generale, il problema sta nel fatto che la concezione statale della salvaguardia è tutta fisica e ambientale, attenta esclusivamente all' Urbs. Foriera di quel «conserva il monumento Venezia e fallo vedere al mondo» che ha prodotto il modello di sovraturismo crollato con il Covid. Un modello incapace di fatto, come dimostra la storia veneziana degli ultimi 50 anni, di coinvolgere nel mantenimento del bene culturale Venezia la sua civitas, che ha per questo subito una diaspora demografica verso la terraferma, casa dei veneziani invisibili, e una diaspora economica verso Padova e Treviso. Con le quali Venezia potrebbe invece -salvaguardando e rivitalizzando sé stessa-- regalare al Nordest il motore post-Covid del quale ha bisogno. Avremo l' intelligenza e la volontà di allargare a questi temi il dibattito che accompagnerà la conversione in legge del «decreto agosto»?



Laguna, scontro sulle competenze

«Cecilia Tonon e Tiziano Ballarin accusano Brugnaro: «C'è disinteresse» «Nessun esproprio da parte dello Stato il sindaco poteva chiedere un commissario»

SALVAGUARDIA VENEZIA La nuova agenzia per la salvaguardia di Venezia, nata con il Decreto Agosto, continua a far discutere. E si scatena la bagarre sulle competenze sulla laguna, attualmente parcellizzate fra Provveditorato alle Opere pubbliche, Capitaneria di **Porto**, varie autorità comunali, autorità portuale. Tanto che da anni si invocava una regia unica per evitare che si potesse approfittare dei buchi normative nelle maglie di una rete di autorità deputate a disciplinare le varie porzioni di acque, tra marittime e interne. «Troviamo quantomeno eccentriche le esternazioni del sindaco Brugnaro sull'asserito esproprio delle competenze dell'ex Magistrato alle Acque. Più che di un esproprio da parte del Governo a discapito del Comune di Venezia, noi vediamo il disinteresse, non a parole, ma nei fatti, da parte dello stesso sindaco su questo tema» sbottano Cecilia Tonon e Tiziano Ballarin consiglieri della municipalità di Venezia. Nello stesso decreto legge che aveva disposto nel 2014 la soppressione del Magistrato alle acque, a seguito delle vicende di tangenti che avevano costellato la realizzazione del Mose, era stato previsto che entro il 31 marzo 2015, con decreto del presidente del Consiglio dei Ministri «sarebbero state individuate le funzioni già esercitate dal citato Magistrato delle acque da trasferire alla città metropolitana di Venezia, in materia di salvaguardia e di risanamento della città di Venezia e dell'ambiente lagunare, di polizia lagunare e di organizzazione della vigilanza lagunare, nonché di tutela dall'inquinamento delle acque». E con lo stesso decreto erano state individuate anche le risorse umane, finanziarie e strumentali da assegnare alla stessa città metropolitana in relazione alle funzioni trasferite. Dunque Tonon e Ballarin denunciano che «lo Stato aveva dunque già deciso con atto avente forza di legge di trasferire le competenze del Magistrato alle Acque alla Città Metropolitana». «Il sindaco Brugnaro ha avuto cinque anni di tempo per chiedere al Governo di adottare tale Decreto o, in alternativa, a fronte di reiterata inerzia di questo, di chiedere al Tar Lazio la nomina di un Commissario ad acta» dicono. «Perché il sindaco non si è mosso quando ha visto che l'allora presidente del Consiglio dei ministri non provvedeva? Più che un dispetto del Governo nazionale, è il sindaco (quale sindaco metropolitano, peraltro) che non ha portato a casa le competenze per la nostra Città. Essendo il governo delle acque e della laguna una chiave di volta per lo sviluppo del nostro territorio, una tale mancanza diventa inspiegabile» dichiarano i due consiglieri, che denunciano ancora: «con la propria inerzia, Brugnaro ha fatto sì che lo Stato abbia nuovamente accentrato le competenze in materia di governo della Laguna. L'esatto opposto di quanto, a parole, egli si proponeva di fare e di quanto la nostra Città avrebbe tanto bisogno. Noi ci proponiamo di fare un lavoro di squadra per costruire una proposta alternativa, non per fare polemiche a priori, ma qui c'è stata una manchevolezza ed è diritto dei nostri concittadini saperlo» (r.vitt) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

luci e ombre del nuovo organismo che si dovrà occupare di venezia

Agenzia per la laguna, il "golpe" d' agosto che riporta le decisioni strategiche a Roma

Maggioranza allo Stato, addio federalismo. Anche su navigazione e scarichi comanda il ministero delle Infrastrutture

Alberto Vitucci Il «golpe di agosto». Nel coro di consensi per l' annunciato arrivo dell' Autorità del **Mose** c' è anche chi mette in guardia dai pericoli del decreto approvato dal governo con i criteri della somma urgenza. Il testo definitivo ancora non è stato pubblicato, e dovrà andare all' esame del Parlamento e alla firma del presidente della Repubblica. Che soddisfa il ministero delle Infrastrutture e il Pd che lo governa. Molto meno la Regione e il Comune, che vedono sfumare il sogno di una salvaguardia decentrata e gestita dal «territorio». Dopo l' euforia degli annunci - «È una svolta storica», ha commentato il sottosegretario all' Economia e candidato sindaco a Venezia Pierpaolo Baretta - si cominciano a fare i conti dei tanti problemi irrisolti. Che non riguardano soltanto il **Mose**. ROMA PADRONA Dopo anni di proposte «federaliste», il timone della salvaguarda torna a Roma. Ci aveva provato il sindaco Cacciari, poi Giorgio Orsoni, Infine Luigi Brugnaro. «Competenze unificate e poteri al territorio». Invece la nuova Autorità accentra tutto a Roma. Si torna al Comitato, dove il Comune è sempre in minoranza. Lo fu anche quando si trattò di decidere del **Mose**, con il voto

contrario - e inutile - di Cacciari nel 2006. LA LAGUNA A Roma si dovrà far riferimento non solo per il **Mose**, ma anche per tutte le questioni che riguardano la laguna. Concessioni demaniali e uso di edifici di proprietà del Demanio, pesca, paline, occupazione di acque, navigazione, addirittura gli scarichi e i controlli ambientali. «Sarebbe come affidare ai ministeri il controllo delle strade di una città», allarga le braccia un esperto urbanista. Perché in materia di acque le competenze tornerebbero a livello centrale o forse di qualche direttore e commissario indicato dal ministero. I risultati negli ultimi anni si sono visti. LA GOVERNANCE Nell' ultima versione del testo che adesso dovrà essere pubblicato in Gazzetta Ufficiale c' è una modifica importante. La versione originale parlava di nomine fatte «d' intesa» con la Regione e il Comune. Riga modificata in «sentiti la Regione e il Comune». Un punto che il sindaco e il governatore difficilmente potranno accettare. I contenziosi «Non ci saranno più motivi di conflitto tra le varie istituzioni che si occupano della laguna», il commento del giorno dopo di giuristi e politici. In effetti l' obiettivo più volte annunciato era quello di unificare le competenze ed evitare doppiopioni e lungaggini. Sarà nominato anche un «commissario liquidatore» che dovrà sciogliere il Consorzio Venezia Nuova, organismo monopolista creato nel 1984 per realizzare il **Mose** e in regime di concessione unica tutti i lavori in laguna. Ma le vecchie imprese del Consorzio coinvolte nello scandalo (Mantovani, Condotte, Gradi Lavori Fincosit e Mazzi), potranno avanzare pretese e richieste di risarcimento, come per le Autostrade. In tribunale pendono cause milionarie per la presunta «mancata assegnazione dei lavori». La legalità Il commissario Giuseppe Fiengo, Avvocato dello Stato nominato dall' Anac di Cantone amministratore straordinario del Consorzio dopo lo scandalo e gli arresti del 2014, non fa commenti. Ma sta studiando la norma. «Noi non siamo organi del Consorzio, ma siamo stati nominati dal prefetto di Roma per garantire la legalità», dice. Il rischio è che azzerando (quasi) tutto si possa tornare alle condizioni precedenti al 2014. Quando le imprese comandavano e a volte producevano il malaffare e le tangenti per ottenere



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

consensi alla grande opera. I DIPENDENTI 250 dipendenti del Cvn e delle sue controllate Thetis e Comar saranno assorbiti dalla nuova Autorità e dalla società che dovrà garantire i lavori in laguna. Un fatto positivo, anche se incarichi e promozioni dovranno essere, fanno notare i rappresentanti dei lavoratori, oggetto di concorso e di procedure trasparenti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Lo schema dell' Agenzia delineato in aprile

Quello studio di Ca' Foscari costato 39 mila euro

il retroscena Uno studio di fattibilità riservato, commissionato a Ca' Foscari per «individuare la forma giuridica e i "processi di governance dell' organizzazione dedicata alla gestione del Mose». Emerge un retroscena sulla nuova Autorità che dovrebbe governare la laguna. Il 30 aprile scorso il Dipartimento di Economia di Ca' Foscari consegnava al provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone il «report finale» dello studio. Incarico ricevuto qualche mese prima e pagato 39 mila euro. Il team di ricerca era composto dai professori Luigi Benvenuti, Giovanni Bertin, Carlo Giupponi, Paolo Brambilla, Marta Pantalone, Mauro Bonin e dall' ingegnere Dario Berti, ex dirigente del Consorzio. 45 pagine che illustrano le modalità migliori per mettere a punto la nuova Agenzia, gli aspetti gestionali. E infine, le «raccomandazioni». Alla fine del lavoro vengono elencati i soggetti che sono stati intervistati, tra il settembre e il novembre del 2019: il Corila, lo luav, Tethis e la Capitaneria di **porto**, la Vtp, (Venezia terminal passeggeri) e l' Autorità portuale, la Questura, ai vigili del Fuoco e l' Arpav. Ancora più lungo è l' elenco dei soggetti che come recita il rapporto «non hanno risposto all' invito, ancorchè sollecitati». Tra questi i sindaci di Venezia e Chioggia, Brugnaro e Ferro, la soprintendente Carpani, l' ingegner Ferla dell' Ispra, i sindaci della gronda e il Cnr. «Il documento è stato condiviso con un numero ristretto di esperti», conclude lo studio. Sono il direttore del Corila Pierpaolo Camprostrini, il prefetto Vittorio Zappalorto, l' Avvocato dello Stato Stefano Maria Cerillo. «Non ha risposto all' invito», insiste il report, «il sindaco Luigi Brugnaro». —A.V.



Ora il turismo rimpiange le crociere «Avrebbero aiutato la ripartenza»

Gravi le perdite per le guide, i trasportatori e i commercianti

Pierfrancesco Carcassi

VENEZIA Non solo i portuali. L' addio delle crociere colpisce a cascata tutto l'«ecosistema» di lavoratori che con i passeggeri delle grandi navi ci campa, in città e fuori. Un comparto che sembrava granitico - oltre 4mila posti di lavoro a fronte di 1,2 milioni di passeggeri annui (dato del 2018) provenienti dal porto turistico, quasi 9 su 10 legati alle crociere - che ora trema. La filiera comincia prima dell' imbarco: c' è chi si occupa di fare la spola tra aeroporto e terminal Marittima con i passeggeri e di scortarli in città. «La metà del nostro lavoro è dedicata al crocierismo - dice Manuel Scarpa del direttivo dell' Associazione Accompagnatori e interpreti turistici del Veneto, un centinaio di affiliati a Venezia - ma alcuni raggiungono percentuali più alte. Anche senza gli americani, con le crociere per target europeo ci saremmo potuti rialzare almeno in parte». Stesso discorso per le agenzie che gestiscono gli arrivi a terra e organizzano escursioni. «Il blocco delle navi ci sta paralizzando - spiega Stefania Melina, vicepresidente di Itc - Normalmente ogni mese c' erano circa un migliaio di passeggeri con buona capacità di spesa, che dormivano due o tre notti in strutture dalle quattro stelle in su. Noi li accompagnavamo in escursioni anche fuori Venezia, come Verona o nelle colline del Prosecco, fino a Mantova o nelle zone del Parmigiano per fare degustazioni». C' erano poi i crocieristi che passavano solo un giorno in città: erano la linfa dei commercianti specializzati in quelli che il presidente di Confcommercio, Massimo Zanon, definisce «acquisti di impulso», mascherine e souvenir comprati sull' onda dell' euforia vacanziera. «Soffrono anche le attività di catering, vendita dei biglietti per i tour, servizi a terra e a bordo delle navi, e pulizie - dice - La ristorazione è quella che viene penalizzata per prima dall' assenza di chi scende a Venezia per poche ore. È chiaro però che tutti stanno perdendo». Qualcuno un po' meno. Gli albergatori, ad esempio, visto che i passeggeri delle navi che sceglievano di alloggiare in città prima di imbarcarsi o una volta a terra sono una quota esigua del totale. «Non siamo grandi beneficiari delle crociere - spiega il direttore dell' Associazione veneziana albergatori, Claudio Scarpa - ma c' era un mercato costituito dalle persone che si fermavano negli hotel pagati dalle compagnie. Quest' anno anche una piccola mancanza nel fatturato spicca di più visto il tasso esiguo di occupazione delle camere. Siamo preoccupati e siamo d' accordo che le navi vanno spostate spostare da San Marco ma devono rimanere a Venezia». I sindacati concordano: «Le crociere sono un asset importante - dice Marino De Terlizzi, Fit Cisl - una volta contenuto il Covid il tema delle crociere rimane e va risolto di concerto». Intanto, i rimorchiatori sono in solidarietà per il calo del 30 per cento del lavoro. E sulle banchine cresce l' erba. «È alta quasi un metro: cosa mai vista», giurano i portuali.



Il dibattito Filippo Olivetti

Crociere, Confindustria attacca Baretta «Progetti da comparare? Bisogna fare»

IL PROBLEMA VENEZIA Crociere scippate a Venezia, insorge Filippo Olivetti, membro del consiglio generale di Confindustria dopo le affermazioni del candidato sindaco Pierpaolo Baretta che ha sottolineato la necessità di comparare le alternative prima di raggiungere la soluzione definitiva. «Se a distanza di 8 anni l'unica cosa che riesce a proporre è la comparazione delle diverse ipotesi significa che per l'ennesima volta la politica (per fortuna non tutta) sta giocando sul futuro dei lavoratori per meri fini di campagna elettorale - sostiene Olivetti - Le aree di Marghera sono l'unica soluzione in grado di salvaguardare lavoro e sviluppo del settore delle grandi navi con l'esigenza ambientale. È semplice: le navi dalla bocca di Malamocco passano per il Canale dei petroli. Quelle grandi vanno verso il Canale industriale nord, le medie arriverebbero in Marittima attraverso il Canale Vittorio Emanuele. C'è solo da rispondere alla domanda: Baretta sei d'accordo o no? Quando si parla di rilanciare Marghera si è d'accordo di creare un nuovo terminal crociere di ultima generazione e nella fase transitoria organizzare approdi diffusi per deviare buona parte del traffico? La vita è fatta di scelte, il resto è solo l'ennesima presa in giro nei confronti dei lavoratori». Olivetti si dice disorientato dalle dichiarazioni del sottosegretario. «Gli deve essere sfuggito qualcosa in questi ultimi 8 anni. In una situazione disastrosa per il tessuto economico del territorio a cui si è candidato sindaco, secondo Baretta dobbiamo ancora comparare. Abbiamo avuto la pazienza di ascoltare e leggere qualsiasi ipotesi alternativa, anche quelle più fantasiose. Era scontato che il non decidere, alla lunga avrebbe portato le compagnie di crociera ad assumere decisioni drastiche». Sulla vicenda interviene anche Andreina Zitelli, docente di Igiene Generale e già componente della Commissione nazionale di valutazione di impatto ambientale. «Non ho condiviso il tono trionfalistico del movimento NoNavi per il fatto che le crociere spinte dalla crisi, vanno a Trieste. A me pare una vittoria di Pirro se non sarà indicata la giusta soluzione. Sotto la pressione del lavoro perduto si rischia che la ministra De Micheli e il Comitato di Salute pubblica con la Capitaneria di Porto giungano alla scelta sbagliata, cioè a indicare ancora una volta, Marghera come terminal provvisorio, quindi definitivo, per le Grandi Navi. Ho cercato di spiegare al Comitato che bisogna saper distinguere tra le responsabilità delle élite politiche, che non hanno saputo decidere, e chi perde il lavoro per l'abbandono dello scalo a Venezia. Non mi sembra tardivo oggi dire che ai lavoratori del porto vanno riconosciuti tutti gli ammortizzatori previsti dalla crisi economica che ha investito anche il settore delle crociere. E proprio per non entrare nella ritrita contraddizione tra salute/ambiente/lavoro che il Movimento non dovrebbe limitarsi al fuori le navi ma a spingere che si adotti la soluzione definitiva capace di risolvere il conflitto tra tutela della Laguna e tutela del lavoro. Non esistono soluzioni da comparare, non ci deve essere comprensione per chi, succube dell'influenza delle Compagnie ha per ormai un lustro impedito che si realizzasse l'unica soluzione possibile, il terminal alla Bocca di Lido lato Treporti». Il comitato NoNavi intanto si ritroverà domani alle 18 in Punta della Dogana, per puntare a un modello di futuro della città che si affranchi dalla dipendenza dal turismo di massa. (r.vitt) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



turismo

Stop crociere a Venezia, i No nav festeggiano. In 5mila rischiano mesi senza paga

I comitati: «Una vittoria». I portuali: «Fateci lavorare». Pressing su governo e compagnie per ripartire

ALBERTO ZORZI

«La prima nave a salpare il 6 settembre 2020 sarà Costa Deliziosa, che offrirà ogni settimana crociere da Trieste alla scoperta delle destinazioni più belle della Grecia». Costa Crociere annuncia così la ripartenza, ma rischia di segnare il «» della grandi navi a Venezia per il 2020. E da un lato il comitato No grandi navi annuncia addirittura una «festa» per venerdì, felice che dopo anni di battaglie «la laguna è stata liberata», dall' altro c' è la disperazione di 5 mila famiglie che rischiano di restare senza reddito per mesi: gli stessi che lunedì hanno manifestato in una Marittima deserta. In mezzo, c' è un pressing su governo e compagnie da parte di enti locali (Comune) e operatori (ora riuniti nella), per cercare di riportare qualche nave, magari da fine settembre o inizio ottobre. Msc l' aveva già annunciato che per il 2020 la sua nave nell' Adriatico sarebbe partita da Bari per poi fare scalo a Trieste e in tre località greche. D' altra parte Italia, Grecia e Malta sono gli unici paesi del Mediterraneo ad aver riaperto i porti per le crociere, mentre per ora Msc e Costa sono le uniche compagnie a ripartire, con protocolli ferrei che prevedono meno clienti a bordo (circa il 70 per cento) e controlli continui compresi i tamponi. Altre «big» del settore che scalano a Venezia, come Royal Caribbean o Norwegian sono in stand-by e sembrano orientate più verso una ripartenza nel 2021. Esultano i «No Nav», a cui il Covid ha regalato una «straordinaria vittoria» che non avevano raggiunto con otto anni di battaglie dopo l' incidente della Costa Concordia all' isola del Giglio e il decreto Clini-Passera, che per primo vietò il passaggio delle grandi navi davanti a San Marco: ma solo dopo aver trovato un' alternativa su cui la politica non riesce a trovare la quadra. «L' avevamo detto, l' avevamo promesso e così sarà: nessuna nave entrerà in laguna per tutta la stagione - scrivono - Nessuna compagnia ha la forza di sfidare il nostro blocco dal basso». Pare infatti che le compagnie, che già devono gestire una fase delicata soprattutto dal punto di vista dell' immagine, tutto vogliano meno che trovare un' «accoglienza» negativa e polemiche. I comitati danno dunque appuntamento per venerdì alle 18 all' isola di San Giorgio per la festa. Di fronte a loro c' è invece la rabbia degli operatori portuali, quasi tutti veneziani, che invece dalle navi da crociera ricavano il reddito per arrivare a fine mese. «Ci sono persone che hanno ricevuto gli ultimi soldi di cassa integrazione a maggio o la Naspi ad aprile e sono disperate - ammette Antonio Velleca della coop Portabagagli - C' è chi discute da anni se sia meglio una soluzione o l' altra: noi l' unica cosa che chiediamo è di poter lavorare». Sulla stessa linea l' assessore veneziano alla Coesione sociale Simone Venturini. «La festa anti-crociere? Mi pare un' iniziativa macabra», attacca. Venturini ce l' ha anche con il governo (e non solo) per due motivi. «Né un ministero, né gli uffici periferici hanno avuto da ridire di fronte a chi parla da settimane di "blocco navale", magari solo per ricordare che è lo Stato a decidere se le navi entrano o meno - prosegue - Inoltre da 8 anni vari governi non hanno deciso nulla, per ignavia o incapacità: e in molti di questi sedeva l' attuale candidato sindaco del centrosinistra». Ovvero Pier Paolo Baretta, sottosegretario dem all' Economia, che in questa campagna elettorale è su una posizione attendista, dopo essere stato per anni schierato su Margherita. «La perdita della crocieristica è un danno economico e lavorativo che Venezia non si può permettere, ma per mantenerla è necessario scegliere al più presto la soluzione - dice - Compriamo al più presto le diverse



ipotesi in campo e scegliamo la migliore per Venezia». Tre anni fa **Autorità portuale**, Regione e Comune avevano trovato l' accordo, sancito dal Comitato del 7 novembre 2017 e ricordato ieri dal sindaco Luigi Brugnaro: «Ingresso dalla bocca di Malamocco per il canale dei Petroli e poi



navi grandi a Marghera e navi medie in Marittima per il canale Vittorio Emanuele». «Sono a fianco della comunità portuale, dobbiamo vincere la sfida del lavoro che coinvolge 5000 famiglie - aggiunge - Basta con il partito del no a tutto!». Per questo il Comune sta cercando di premere sul governo e le compagnie perché non si arrivi a fine anno senza vedere nemmeno una nave in Marittima. «Anche perché altrimenti il rischio è di ritrovarsi in primavera a partire di nuovo da zero - dice Alessandro Santi, presidente di Assoagenti e portavoce della - Invece è importante dare un segnale di ripartenza del settore». La sfida è quella di convincere altre compagnie - che forse aspettano di vedere i risultati delle prime crociere di Msc e Costa - a puntare su Venezia. «Le navi non abbandonano Venezia, anzi esiste una precisa volontà di tornare già quest' anno, tenendo conto dell' unicità della città e della sostenibilità in modo conscio e maturo - conclude Santi - Ci sarà un ritorno responsabile».

Venezia scommette sul ritorno delle navi da crociera in Laguna

"Le navi da crociera non abbandonano **Venezia**; anzi esiste già da tempo una precisa volontà di riprendere a toccare scalo in Laguna, prevedendo soste nel **porto** di **Venezia** già quest' anno, che rispondano, certo, alle esigenze economiche della città (come ben espresso dai tanti lavoratori nella giornata di ieri), ma tengano soprattutto conto dell' unicità della città e della sostenibilità in modo conscio e maturo". A scendere nuovamente in campo, questa volta sulla "fuga" verso Trieste delle prime navi di grandi compagnie crocieristiche intenzionate nelle prossime settimane a ripartire dopo il lockdown, è Alessandro Santi, coordinatore della **Venezia** Port Community. "Non si tratta di un esodo - sottolinea Santi - e proprio in queste ore sono in corso valutazioni congiunte e confronti serrati con enti e istituzioni, proprio per pervenire a un "ritorno responsabile" in Laguna". Tutto è oggettivamente reso più complesso da 8 anni di non scelte e di decisioni rinviate: ciò ha generato una situazione generale di insicurezza, che nulla ha a che fare con il Covid-19, ma che richiederebbe, oggi più che mai, indicazioni chiare e interventi decisi atti ad accogliere, in un quadro consapevole e di sostenibilità, le navi da crociera che rappresentano una risorsa irrinunciabile per il turismo e l' economia della città e del suo **porto**.



Informazioni Marittime

Venezia

Venezia, Port Community: "Le crociere ritornino in Laguna"

Il coordinatore Alessandro Santi commenta la "fuga" verso Trieste delle prime navi di grandi compagnie

"Le navi da crociera non abbandonano **Venezia**; anzi esiste già da tempo una precisa volontà di riprendere a toccare scalo in Laguna, prevedendo soste nel **porto** di **Venezia** già quest' anno, che rispondano, certo, alle esigenze economiche della città (come espresso dai tanti lavoratori del settore), ma tengano soprattutto conto dell' unicità della città e della sostenibilità in modo conscio e maturo". A scendere nuovamente in campo, questa volta sulla "fuga" verso Trieste delle prime navi di grandi compagnie crocieristiche intenzionate nelle prossime settimane a ripartire dopo il lockdown, è Alessandro Santi , coordinatore della **Venezia** Port Community. "Non si tratta di un esodo - sottolinea Santi - e proprio in queste ore sono in corso valutazioni congiunte e confronti serrati con enti e istituzioni, proprio per pervenire a un 'ritorno responsabile' in Laguna". Tutto è oggettivamente reso più complesso da otto anni di non scelte e di decisioni rinviate, spiega il coordinatore della Port Community. Ciò ha generato, secondo Santi, una situazione generale di insicurezza, che nulla ha a che fare con il Covid-19, ma che richiederebbe, oggi più che mai, indicazioni chiare e interventi decisi atti ad accogliere, in un quadro consapevole e di sostenibilità, le navi da crociera che rappresentano una risorsa irrinunciabile per il turismo e l' economia della città e del suo **porto**.



Le navi da crociera non abbandonano Venezia

Redazione

VENEZIA Le navi da crociera non abbandonano Venezia; anzi esiste già da tempo una precisa volontà di riprendere a toccare scalo in Laguna, prevedendo soste nel porto di Venezia già quest'anno, che rispondano, certo, alle esigenze economiche della città (come ben espresso dai tanti lavoratori lunedì), ma tengano soprattutto conto dell'unicità della città e della sostenibilità in modo conscio e maturo. A scendere nuovamente in campo, questa volta sulla fuga verso Trieste delle prime navi di grandi compagnie crocieristiche intenzionate nelle prossime settimane a ripartire dopo il lockdown, è Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community. Non si tratta di un esodo sottolinea Santi e proprio in queste ore sono in corso valutazioni congiunte e confronti serrati con enti e istituzioni, proprio per pervenire a un ritorno responsabile' in Laguna. Tutto è oggettivamente reso più complesso da otto anni di non scelte e di decisioni rinviate: ciò ha generato una situazione generale di insicurezza, che nulla ha a che fare con il Covid-19, ma che richiederebbe, oggi più che mai, indicazioni chiare e interventi decisi atti ad accogliere, in un quadro consapevole e di sostenibilità, le navi da crociera che rappresentano una risorsa irrinunciabile per il turismo e l'economia della città e del suo porto.



Venezia scommette sul ritorno delle navi da crociera in Laguna

GAM EDITORI

12 agosto 2020 - "Le navi da crociera non abbandonano **Venezia**; anzi esiste già da tempo una precisa volontà di riprendere a toccare scalo in Laguna, prevedendo soste nel **porto** di **Venezia** già quest' anno, che rispondano, certo, alle esigenze economiche della città (come ben espresso dai tanti lavoratori nella giornata di ieri), ma tengano soprattutto conto dell' unicità della città e della sostenibilità in modo conscio e maturo". A scendere nuovamente in campo, questa volta sulla "fuga" verso Trieste delle prime navi di grandi compagnie crocieristiche intenzionate nelle prossime settimane a ripartire dopo il lockdown, è Alessandro Santi, coordinatore della **Venezia** Port Community. "Non si tratta di un esodo - sottolinea Santi - e proprio in queste ore sono in corso valutazioni congiunte e confronti serrati con enti e istituzioni, proprio per pervenire a un "ritorno responsabile" in Laguna". Tutto è oggettivamente reso più complesso da 8 anni di non scelte e di decisioni rinviate: ciò ha generato una situazione generale di insicurezza, che nulla ha a che fare con il Covid-19, ma che richiederebbe, oggi più che mai, indicazioni chiare e interventi decisi atti ad accogliere, in un quadro consapevole e di sostenibilità, le navi da crociera che rappresentano una risorsa irrinunciabile per il turismo e l' economia della città e del suo **porto**.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Palacrociere, tutto fermo fino all'inizio di ottobre

Il popolo dei crocieristi dovrà aspettare ancora almeno un mese e mezzo per potersi imbarcare di nuovo a Savona. Il settore delle crociere si sta lentamente riavviando, ma a Savona l'attività del terminal Costa ricomincerà solo a ottobre. Lo ha annunciato la compagnia stessa, che ha programmato le prime partenze della "Deliziosa" da Trieste il 6, 13, 20 e 27 settembre, oltre al viaggio della "Diadema" che salperà da Genova il 19 settembre. Nel frattempo per?) Costa Crociere sta ricontattando le agenzie di viaggio per riallacciare i rapporti con tutti i clienti che hanno prenotazioni in sospeso. Le proposte saranno sostanzialmente due: un eventuale rimborso oppure la prenotazione di un nuovo viaggio. Al Palacrociere si sta valutando come applicare le procedure anti-covid. Costa ha adottato un protocollo sia per l'equipaggio (che verrà sottoposto a tre tamponi, due nel paese d'origine e uno prima dell'imbarco) sia per i crocieristi, ai quali verrà misurata la febbre prima di salire a bordo. L'obiettivo per gli enti locali, Comune di Savona in prima fila e **Autorità portuale**, è riportare davanti alla Torretta l'ammiraglia "Smeralda", che era già partita da Barcellona con la prua puntata verso Savona, ma poi si è preferito "parcheggiarla" a Marsiglia. «Stiamo lavorando o spiega Costa Crociere - con le **autorità** di bandiera nazionali e le destinazioni o spiega l'azienda in una nota - per garantire un'applicazione responsabile, agevole e ben organizzata delle nuove normative e dei protocolli. Per consentire la progressiva implementazione dei nuovi protocolli a bordo e a terra, la compagnia è costretta a prolungare fino al 30 settembre la pausa per tutte le sue crociere, ad eccezione di quelle già programmate». G. V.



i traffici

Container, Genova prova a invertire la rotta e punta sull' autunno

A luglio, ancora negativo, il primo dato in ripresa rispetto al terribile trimestre precedente. Anche ad agosto lieve recupero. Ma la sfida vera si giocherà alla ripresa di settembre

di Massimo Minella Fino a quando Genova continuerà a piegarsi di fronte alla crisi post- Covid? L' interrogativo tiene banco fra l' inevitabile incertezza degli operatori della Lanterna, preoccupati di fronte alle incognite di una fase che non è più emergenza e non è ancora ripresa. Una sorta di limbo dentro al quale fare business e lavorare è quanto mai complesso. C' è però la percezione, attraverso le valutazioni del mondo industriale e dei servizi, che la nave- Genova stia invertendo lentamente la sua rotta e si prepari a un cambio. Il primo indizio arriva dal dato di luglio, chiuso rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente con una flessione del 22%. Flessione pesante, ma non quanto quella del trimestre precedente, aprile, maggio e giugno, concluso con uno spaventoso meno 30. Anno davvero folle, sul fronte dei traffici, questo 2020. Il primo bimestre dell' anno si era infatti chiuso con il segno più, in netta ripresa rispetto all' inizio del 2019 e con prospettive di recupero importanti. Così non è stato perché a marzo la pandemia ha azzerato ogni cosa. Flessione più contenuta nel mese di marzo, meno 5%, e poi l' inizio del tracollo. A luglio, però, come si diceva prima, qualcosa è

cambiato, pur nell' incertezza globale di un virus che non è più letale come prima, ma che ancora si fa sentire e spaventa uomini e merce. Affrontare la situazione, anche sul fronte commerciale, è possibile a una sola condizione: che si impari a convivere con il virus, cioè a muoversi e a lavorare rispettando le norme severe dei protocolli di sicurezza. L' esempio che arriva dal mondo delle crociere, da questo punto di vista, è importante. Msc e Costa si preparano a ripartire con due navi a testa e con destinazioni non solo italiane, ma anche straniere, come Malta e Grecia. Quattro navi per iniziare a capire come muoversi, garantendo a terra e a bordo il rispetto delle regole più rigide per non pregiudicare la sicurezza di passeggeri ed equipaggio. Il discorso non cambia per le merci, come ben sanno gli operatori che ogni giorno si confrontano sulle banchine, agenti, spedizionieri, autotrasportatori. Il dato di luglio spinge però verso un' altra riflessione. Se il calo è ancora marcato, è altrettanto vero che i traffici stanno lentamente recuperando. Anche sul fronte del lavoro le giornate della Compagnia Unica sono scese parecchio (30mila nei primi sei mesi), ma ora si punta a recuperare il più possibile il terreno perduto. Da questo punto di vista i primi segnali di agosto sembrano proprio andare in questa direzione, con un trend che sta cambiando e che induce a qualche spiraglio di ottimismo. Settembre sarà il periodo migliore per testare la tenuta del porto e anche la sua prima ripresa dalla lunga emergenza, venuta a cadere in un momento non così vivace dal punto di vista economico. Il vero banco di prova sarà però rappresentato dall' autunno, la vera ripresa del Paese che vedrà Genova in campo con una situazione infrastrutturale - si spera - ormai risolta e avviata allo sviluppo. Il nuovo Ponte si innesta in una viabilità modificata e potenziata, con la Guido Rossa e Lungomare Canepa e la Strada della Superba. Se poi si volessero immaginare nuovi interventi infrastrutturali, soprattutto sul fronte del ferro, allora l' ultima parte del 2020 potrebbe anche riservare qualche sorpresa. © RIPRODUZIONE RISERVATA



La proposta

Assiterminal, sette regole da applicare subito per rilanciare la portualità

Fondi dall' Europa per sostenere l' economia del mare. Il tema ha preso sostanza da giorni e si arricchisce di proposte e contributi. È il caso di Assiterminal che sulla partita del Recovery Plan lancia « una sfida per il futuro oltre la resilienza» con un elenco preciso di sette punti da realizzare il tempi brevi. 1. Governance moderna. Rendere i porti competitivi con regole di governance orientate a garantire una competitività trasparente tra i terminalisti superando i localismi. 2. Mercato e regolazione. Chiarezza nella disciplina della regolazione. La chiarezza delle regole e dell' apparato istituzionale che governa i porti è da ripensare. Chiarire il ruolo dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti limitato ai compiti istituzionali della regolazione dei servizi di pubblica utilità, ossia dei servizi di interesse generale in **porto**.

3. Concessioni trasparenti. Assegnazione delle concessioni secondo trasparenza e parità di trattamento al fine di rendere il mercato portuale maggiormente attrattivo per gli investitori. 4. Concessioni attrattive. Prevedere nel regolamento ex art. 18 l. 84/94 il principio della modulazione degli elementi della concessione (misura dei canoni e durata) in modo da

garantire un equilibrio economico e finanziario in applicazione del principio delle modifiche non sostanziali. 5. Digitalizzazione. Previsione di un meccanismo premiale per imprese portuali che investono nella digitalizzazione per rendere maggiormente snello e sicuro il processo di arrivo e smistamento della merce in **porto**. 6. Accelerazione delle opere. Piena applicazione del modello " **Genova** " anche per le opere portuali (sia urgenti che non urgenti). Ossia applicazione diretta della direttiva 24/2014/UE con eliminazione di tutte le procedure previste dalla normativa interna ma non previste a livello comunitario. Contestuale nomina di un Commissario straordinario direttamente collegato con la Presidenza del Consiglio. 7. ZIs- Zes Regime agevolato. Completamento della ZIs con abolizione di tutte le procedure inutili e non vincolanti da normativa europea o internazionale. Pur non essendo possibile adottare le Zes nelle zone non previste dalla normativa comunitaria. Si preveda, comunque, di adottare un regime fiscale agevolato, della durata di 5 anni, di carattere premiale per le imprese portuali che ad esempio movimenteranno in ciascun terminal un volume di traffico (merci o persone) superiore del 25% rispetto all' anno precedente o incrementano l' uscita di traffico merci tramite ferrovia rispetto alla gomma del 20% rispetto all' anno precedente. © RIPRODUZIONE RISERVATA



L' osservatorio

Infrastrutture la lezione che la Liguria fa fatica a imparare

Dalla ricostruzione in avanti ogni fase di sviluppo è stata accompagnata da nuove opere. Per decidere come partire, basta guardare all' estero

di Aldo Lampani Sarà un caso, ma dal secondo dopoguerra fino al termine del boom economico - il periodo d' oro e mai più ripetuto dell' economia genovese - ogni rilancio o rinascita della città è sempre arrivato da nuove opere infrastrutturali, da strade che aprissero nuove vie d' ingresso ed uscita della città. O che ne migliorassero la mobilità interna. L' ultima grande opera del tipo è stata la " Sopraelevata". Un' opera sostanzialmente rapidissima, per i tempi di realizzazione italiani, un investimento economico importante per l' epoca, ma soprattutto una costruzione utile per tutti e che ha sconvolto l' immagine della città. Le demolizioni eseguite nel 1963- 65 per creare spazio al serpente che unisce la Foce a Sampierdarena interessarono 300 mila metri cubi di edifici, Per far fronte alle strutture portanti furono necessari sbancamenti per 78mila metri cubi. Per terminare la Sopraelevata servirono 15 mila tonnellate di lamiera d' acciaio e 73mila di calcestruzzo. Lo sviluppo della strada fu creato sugli attuali 6.8 chilometri, affiancati già da allora da 18 chilometri di guard-rail, quasi 10 chilometri di parapetti. Un' opera del genere richiese un tempo invero breve, due anni, nulla visto che tra l' altro si svolse

nella carne viva di una Genova sicuramente più attiva e popolata che mai, visto che gli abitanti - mediamente molto più giovani ed occupati di oggi - erano circa 200 mila di più. Gli operai ed i tecnici impegnati nello svolgimento del lavoro toccarono le 2mila unità in via diretta, oltre alle migliaia che produssero i materiali necessari e l' indotto. I costi? Circa 750 milioni di lire del 1964, poco più di 16,5 milioni di euro attualizzati ad oggi. Per certo la sopraelevata non era bella allora, come non è oggi, né uno spettacolo architettonico. Ma ad essa ci si è abituati in fretta, in considerazione dell' innegabile utilità che aveva ed ha. Era un' altra Genova. Ed oggi? Dopo decenni di studi, rinvii, inizi, stop e ripartente, alle spalle di Genova ci sono due grandi opere di fatto o teoricamente in corso. Stradali e ferroviarie. La Gronda ed il Terzo Valico. Due storie. Lunghe e tormentate. Ricordare il primo progetto della Gronda fa tornare tutti più giovani. Sui tavoli di ingegneri e progettisti, era il 1984, c' era il primo disegno per collegare l' ancora erigendo **porto di Voltri** con Rivarolo, mediante una bretella autostradale riservata al traffico pesante. Il progetto venne contestato dagli abitanti delle zone che dovevano essere attraversate dal raccordo e dalle associazioni ambientaliste, che ricorsero al tribunale. Sentenze, annullamenti, Tar, Consiglio di Stato: alla fine la società Autostrade decise di cercare ipotesi alternative, magari più lunghe, ma gradite a tutti. Quasi trent' anni ed ancora niente. Nessuna decisione da parte di nessuno. I progetti e gli itinerari oggi "a catalogo" sono diversi. Gli investimenti restano importanti. L' impatto ambientale? Variabile. L' idea più gradita? Ad oggi la cosiddetta Gronda Bassa: progetto proposto dall' Anas che, ha trovato favorevole la Regione Liguria e che prevede la costruzione di un tunnel sotto il torrente Polcevera, con un costo complessivo di 2.150 milioni di euro, 450 milioni dei quali per scavare ed attrezzare il tunnel. Sugli altri progetti (Gronda Alta, Gronda Ampia e relative modifiche, con cifre che variano dai 1,7 ai 2,9 miliardi di euro) ancora si discute. Forse ormai sul nulla. A mettere tutti d' accordo ci penseranno altri siti italiani che con più umiltà cercano di attrarre, ad identico sacrificio, questi denari. In Europa c' è meno spocchia che da noi. In Olanda in dieci anni si è progettato, costruito e messo in opera, e poi rivisto e rinnovato in corsa, il Randstad, un' area



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

di sviluppo comune, con oltre 7 milioni di abitanti. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Blitz in Liguria del manager tedesco al timone della compagnia pronta a salpare a settembre 'Non sappiamo ancora tutto su questo virus: preferiamo una partenza più lenta, ma sicura»

Costa, il ritorno di Thamm 'Test per tutti? Un'opzione'

Thamm is back. Il numero uno di Costa Crociere è tornato in Liguria, dopo la rivoluzione che ha portato allo spostamento di Neil Palomba tra i manager di Carnival, la casa madre americana. Il blitz in Liguria comincia da Savona e poi arriva a Genova. Serve a Costa Crociere anche per ribadire che sul territorio la compagnia è presente, dopo che i competitor di Msc hanno accelerato e sono pronti a ripartire già da domenica con la prima crociera di Grandiosa. Thamm rimane al tavolo con il governatore Giovanni Toti un'ora e alla fine annuncia che il protocollo della compagnia andrà rivisto in senso più stretto: «Il nostro protocollo segue le linee guida dell'Europa e di diversi governi e si basa su indicazioni fornite dalle autorità sanitarie. Bisogna anche vedere cosa accadrà nella prossime settimane, la situazione è fluida». Per il ceo della compagnia la parola d'ordine è cautela e quando gli domandiamo se il protocollo della compagnia cambierà, risponde netto: «Potremmo introdurre altre misure. Il nostro scopo è di garantire un livello altissimo di sicurezza. Il tampone per tutti? E' possibile, è un'opzione. Serve comunque un test che sia molto affidabile» puntando anche sugli sviluppi tecnologici degli apparecchi che svolgono i test. Serve una macchina che dia garanzie e che svolga le operazioni nel minor tempo possibile.

«PRONTI A RIPARTIRE» «Il meeting è andato bene: abbiamo discusso della ripresa delle crociere con il presidente Toti. L'anno scorso Costa Crociere ha garantito alla Liguria 500 milioni di euro di Pil e vogliamo tornare il prima possibile a quel livello». Quella fretta di ripartire si scontra però con la cautela del momento e Thamm preferisce aspettare settembre prima di mollare gli ormeggi: «Ci sono cose che non sappiamo su questo virus e per questo preferiamo avere una partenza più lenta ma sicura, per garantire così il livello massimo di sicurezza. E' solo una questione di giorni ed è tempo che useremo per preparare i nostri passeggeri e i nostri equipaggi». E' la «famiglia-Costa» come la chiama Thamm che assicura di essere «tornato anche per i nostri lavoratori: vogliamo tornare a lavorare». Per questo Toti conferma alla fine dell'incontro che «le crociere sono un business fondamentale per la Liguria e stiamo lavorando con l'Autorità portuale per dare tutto il supporto possibile affinché tutto ciò avvenga in sicurezza». IL TERMINAL C'è un capitolo che Costa vuole portare avanti, nonostante ora le priorità siano diverse: il progetto del nuovo terminal della compagnia a Genova. «Al momento abbiamo il problema dei moli vuoti per colpa dello stop al settore. La nostra priorità è rimettere in moto le crociere, però l'opzione rimane sul tavolo». E Regione, Authority e Comune ci lavoreranno per le prossime due settimane: «E' ovvio che l'effetto della pandemia a livello mondiale ha trasformato le priorità e per il settore crocieristico adesso c'è quella della ripartenza, più che l'ampliamento degli investimenti sulla parte terminalistica - spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona - Ma abbiamo concordato con l'amministratore delegato del gruppo Michael Thamm e con il presidente della Regione Giovanni Toti di predisporre un nuovo incontro per fare il punto sulle iniziative terminalistiche qui a Genova nelle prossime due settimane». L'idea sul tavolo adesso è provare a portare Costa nell'alveo di Stazioni Marittime così da agganciare la compagnia in una società che già esiste e in un progetto su cui Regione, Authority e Comune puntano molto: la riqualificazione dell'Hennebique. Il piano ddi Costa invece è di realizzare il nuovo hub a Calata Gadda.



Costa Crociere valuta tamponi per tutti. E frena sul terminal di Genova: "Non è una priorità"

L'ad Thamm a Genova incontra Toti e Signorini: "Preferiamo una ripartenza lenta e in sicurezza". Per Calata Gadda riunione tra due settimane

Genova . " Tamponi per tutti i passeggeri? E' possibile, lasciamo questa opzione aperta . Ovviamente i nostri test saranno molto affidabili, la tecnologia si sta sviluppando velocemente. Potrebbero arrivare". Così l' amministratore delegato di Costa Crociere Michael Thamm , al termine dell' incontro con il presidente della Regione Giovanni Toti e il presidente dell' **autorità portuale** Paolo Emilio Signorini, conferma che la compagnia è pronta a ripartire con un primo viaggio da Genova il 19 settembre e un protocollo di sicurezza che potrebbe diventare molto stringente. "Ci sono cose che non sappiamo di questo virus, preferiamo avere una partenza molto lenta e responsabile per garantire il massimo livello di sicurezza ai nostri passeggeri. Useremo questo tempo per prepararci ciascuno con molta prudenza", dice Thamm spiegando il perché di una ripresa posticipata rispetto ai concorrenti di Msc che invece salperanno la prima volta da Genova con Grandiosa il prossimo 16 agosto . "La base del protocollo è stata creata con l' Ue e dal governo supportato da un gruppo di consulenti medici, quindi vedremo cosa accadrà nelle prossime settimane. La situazione è molto fluida, potremmo introdurre altre misure", aggiunge l' amministratore delegato di Costa e del gruppo Carnival Asia, aprendo poi all' ipotesi di tamponi per tutti i passeggeri come ha deciso di fare la compagnia di Aponte. Confermata la consegna di Costa Firenze il 16 dicembre 2020 e sono complessivamente cinque le nuove navi attese dalla compagnia per rinnovare la flotta dopo la vendita di due unità tra cui la Costa NeoRomantica. E il nuovo terminal da costruire a Calata Gadda? Il coronavirus ha stoppato i piani di Costa a: "Per ora siamo in una situazione in cui abbiamo porti vuoti ovunque nel mondo perché ci sono pochissime crociere in navigazione. Fateci riportare le crociere e torneremo a parlarne", continua Thamm. Il progetto era stato inserito nelle opere incluse sotto la dotazione del commissario Marco Bucci , con un finanziamento pronto a salire a 1,9 miliardi coperti in buona parte dal governo. Adesso però la compagnia, messa in difficoltà dalla pandemia, deve rifare i conti. " Resta sul tavolo, però non è all' ordine del giorno ", ha aggiunto l' ad Thamm. "E' ovvio che l' effetto Covid a livello mondiale abbia messo gli investimenti in secondo piano rispetto alla ripartenza delle crociere - spiega il presidente del porto Signorini -. Abbiamo concordato con il presidente Toti, Thamm e il sindaco Bucci, che oggi non c' era, un nuovo incontro per fare il punto nelle prossime due settimane ". Ora l' **Autorità portuale** è a caccia di strutture dove ospitare eventuali positivi a bordo delle navi per evitare il blocco totale che verrebbe deciso in questi casi dall' Usmaf: "Era una grandissima difficoltà prima del lockdown - spiega Signorini -. Il problema è avere strutture in grado di accogliere nuovi positivi asintomatici. Nel prossimo mese avremo modo di verificare le procedure".



Costa Crociere valuta tamponi per tutti. E frena sul terminal di Genova: "Non è una priorità"

L'ad Thamm al mattino incontra Caprioglio a Savona, al pomeriggio Toti e Signorini a Genova

Liguria. "Tamponi per tutti i passeggeri? E' possibile, lasciamo questa opzione aperta. Ovviamente i nostri test saranno molto affidabili, la tecnologia si sta sviluppando velocemente. Potrebbero arrivare". Così l'amministratore delegato di Costa Crociere Michael Thamm, al termine dell'incontro con il presidente della Regione Giovanni Toti e il presidente dell'autorità portuale **Paolo Emilio Signorini**, conferma che la compagnia è pronta a ripartire con un primo viaggio da Genova il 19 settembre e un protocollo di sicurezza che potrebbe diventare molto stringente. La mattinata di Thamm è iniziata a Savona, dove ha incontrato il sindaco Ilaria Caprioglio. "È stata l'occasione per rinsaldare il legame fra Costa Crociere e la Città di Savona e parlare dei progetti condivisi - commenta il primo cittadino - Poche settimane fa la nostra Amministrazione aveva auspicato e sollecitato, insieme ad Autorità di sistema portuale, la ripartenza del settore crocieristico. La Città di Savona sarà lieta di poter accogliere, nuovamente, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei

comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale. Costa Crociere a Savona, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l'impatto economico sulla Città home port, con quasi 900.000 passeggeri movimentati all'anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori". Poi, al pomeriggio, il vertice a Genova, dove Thamm ha spiegato il perché di una ripresa posticipata rispetto ai concorrenti di Msc che invece salperanno la prima volta da Genova con Grandiosa il prossimo 16 agosto: "Ci sono cose che non sappiamo di questo virus, preferiamo avere una partenza molto lenta e responsabile per garantire il massimo livello di sicurezza ai nostri passeggeri. Useremo questo tempo per prepararci ciascuno con molta prudenza". "La base del protocollo è stata creata con l'Ue e dal governo supportato da un gruppo di consulenti medici, quindi vedremo cosa accadrà nelle prossime settimane. La situazione è molto fluida, potremmo introdurre altre misure", aggiunge l'amministratore delegato di Costa e del gruppo Carnival Asia, aprendo poi all'ipotesi di tamponi per tutti i passeggeri come ha deciso di fare la compagnia di Aponte. Confermata la consegna di Costa Firenze il 16 dicembre 2020 e sono complessivamente cinque le nuove navi attese dalla compagnia per rinnovare la flotta dopo la vendita di due unità tra cui la Costa NeoRomantica. E il nuovo terminal da costruire a Calata Gadda? Il coronavirus ha stoppato i piani di Co sta: "Per ora siamo in una situazione in cui abbiamo porti vuoti ovunque nel mondo perché ci sono pochissime crociere in navigazione. Fateci riportare le crociere e torneremo a parlarne - continua Thamm - Resta sul tavolo, però non è all'ordine del giorno". "E' ovvio che l'effetto Covid a livello mondiale abbia messo gli investimenti in secondo piano rispetto alla ripartenza delle crociere - spiega il presidente del porto **Signorini** -. Abbiamo concordato con il presidente Toti, Thamm e il sindaco Bucci, che oggi non c'era, un nuovo incontro per fare il punto nelle prossime due settimane". Ora l'Autorità portuale è a caccia di strutture dove ospitare eventuali positivi a bordo delle navi per evitare il blocco totale che verrebbe deciso in questi casi dall'Usmaf: "Era una grandissima difficoltà prima del lockdown - spiega **Signorini** -. Il problema è avere strutture in grado di accogliere nuovi positivi asintomatici. Nel prossimo mese avremo modo di verificare le procedure".



"Costa Crociere ha una grande voglia di rimettere in mare le sue navi e di ripartire - è il commento di Toti - Questo per la Liguria è un business fondamentale che dà lavoro a decine di migliaia di persone, per cui il nostro incontro oggi è stato di benvenuto e bentornati. Domenica partiranno da Genova, dopo il lockdown,



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

le prime navi da crociera e Costa, che è di casa a Genova, si prenderà qualche settimana in più; nel frattempo stiamo lavorando a una cabina di regia con l'Autorità di Sistema Portuale per dare tutto il supporto possibile affinché tutto ciò avvenga in sicurezza". Dalla Home IMPENNATA Coronavirus, boom di contagi: in Liguria 26 nuovi positivi, la metà per una grigliata nel savonese Vertice Bergeggi, incontro in Prefettura per "La Kava": controlli su capienza massima e traffico TUTTO OK Virus, Toti rassicura: "Situazione sotto controllo". E annuncia test per chi arriva dai Paesi con più contagi il commento Medico di Finale sui social: "Fatti di Vicenza? Il negro o lo tratti così o niente"

Costa, Thamm torna a Genova: tutti i nodi sul tavolo dell' incontro con il governatore della Liguria

Genova - E' tornato: Michael Thamm oggi sarà a **Genova**. Lo ha annunciato la stessa compagnia. Il ceo del gruppo che ha preso di fatto le redini anche della compagnia italiana dopo la promozione di Neil Palomba, oggi pomeriggio incontrerà il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Ufficialmente i due si vedranno per un saluto: Thamm, come ha spiegato ieri Costa, vuole ringraziare il governatore per il supporto nel percorso che ha portato alla ripartenza delle crociere. Ma sul tavolo ci sono diverse questioni: la prima è dimostrare che la compagnia sul territorio è ancora forte. La seconda è l' investimento sul nuovo terminal passeggeri. Costa vorrebbe realizzarlo a Calata Gadda, ma ci sono anche strade che portano all' Hennebique, il nuovo complesso che dovrà sorgere sulle ceneri dell' ex solos granaio del **porto** di **Genova**. In fondo a gestire i passeggeri nello scalo è Stazioni Marittime, la società in cui MSC ha la maggioranza delle quote. Possibile che possa passare da una nuova alleanza il futuro delle crociere nel capoluogo. La compagnia ha poi scelto **Genova** come base per la ripartenza di settembre, nonostante a Savona Costa possa disporre di un terminal nuovissimo e ad uso esclusivo.



Costa, Thamm torna a Genova: tutti i nodi sul tavolo dell'incontro con il governatore della Liguria

12 agosto 2020 - Repubblica



Genova - E' tornato: Michael Thamm oggi sarà a Genova. Lo ha annunciato la stessa compagnia. Il ceo del gruppo che ha preso di fatto le redini anche della compagnia italiana dopo la promozione di Neil Palomba, oggi pomeriggio incontrerà il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Ufficialmente i due si vedranno per un saluto: Thamm, come ha spiegato ieri Costa, vuole ringraziare il governatore per il supporto nel percorso che ha portato alla ripartenza delle crociere. Ma sul tavolo ci sono diverse questioni: la prima è dimostrare che la compagnia sul territorio è ancora forte. La seconda è l' investimento sul nuovo terminal passeggeri. Costa vorrebbe realizzarlo a Calata Gadda, ma ci sono anche strade che portano all' Hennebique, il nuovo complesso che dovrà sorgere sulle ceneri dell' ex solos granaio del porto di Genova. In fondo a gestire i passeggeri nello scalo è Stazioni Marittime, la società in cui MSC ha la maggioranza delle quote. Possibile che possa passare da una nuova alleanza il futuro delle crociere nel capoluogo.

Iscriviti alla newsletter

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

[ISCRIVITI](#)

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L' aeroporto vede il futuro: sì dell' Enac all' ampliamento

L' Enac ha dato il via libera al progetto definitivo per l' ampliamento dell' aeroporto. Entro la fine dell' anno saranno affidati i lavori, che dovrebbero avviarsi nei primi giorni del 2021. Al lordo dei ribassi d' asta, il costo previsto È di 20 milioni, 11,3 stanziati dall' Autorità portuale di Genova e Savona, principale azionista dello scalo. L' intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadrati, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente. Prevista anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale. I lavori dovranno essere completati entro primavera 2023, ma il nuovo fabbricato sarà pronto già nel 2022, con il raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e l' apertura di nuove zone commerciali. 'Il potenziamento del Colombo rafforzerà l' accessibilità di Genova e della Liguria», dice il numero uno di Palazzo San Giorgio Paolo Emilio Signorini. 'Abbiamo concluso l' iter approvativo in 10 mesi, rispetto ai 17 che avrebbe richiesto la procedura ordinaria - spiega il presidente dell' aeroporto Paolo Odone il modello Genova resterà il nostro riferimento anche per questa importante realizzazione».



Venti milioni per il restyling del Colombo

L'Enac dà il via libera al progetto per l'ampliamento dell'aeroporto di Genova. Lavori all'inizio del 2021

ALESSANDRA PIERACCI GENOVA L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha dato il via libera al progetto definitivo relativo all'ampliamento e all'ammodernamento dell'aeroporto Cristoforo Colombo e i lavori potranno partire all'inizio del 2021, un'accelerazione frutto del Decreto Genova. «La società di gestione dello scalo può ora procedere con l'affidamento dei lavori entro l'anno e nell'arco di due anni e mezzo la città e la Liguria avranno un'aerostazione riqualificata in termini di spazi e migliore accoglienza ai passeggeri» ha sottolineato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale. La spesa complessiva sarà di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati appunto dall'Autorità di Sistema Portuale nel quadro del Programma straordinario di investimenti urgenti approvato dopo il crollo del Ponte Morandi. Il progetto dello studio di architettura One Works prevede per il terminal passeggeri un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell'edificio esistente, concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. Il nuovo volume sarà caratterizzato da geometrie razionali e da ampie superfici vetrate per illuminare di luce naturale gli spazi interni per un maggior confort. Inoltre sono stati scelti materiali di rivestimento e finiture architettoniche ad alto contenuto di materiale riciclato e con elevate prestazioni tecniche. Sarà realizzato anche un nuovo impianto di smistamento bagagli, con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading, e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022, con il raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e l'apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione. «E' del settembre scorso l'affidamento della commessa per il progetto definitivo - ha ricordato Paolo Odone, presidente dell'Aeroporto di Genova - Da allora abbiamo concluso anche l'intero iter approvativo in soli 10 mesi, rispetto ai 17 che avrebbe richiesto la procedura ordinaria. Credo sia un segnale significativo per l'intera Liguria: il "modello Genova" del Ponte San Giorgio è il nostro riferimento». «Il progetto approvato, finanziato in parte con fondi propri della società di gestione e in parte con le risorse afferenti al cosiddetto Decreto Genova, rappresenta un'occasione di rilancio e sviluppo per l'aeroporto e per la città - ha detto Claudio Eminente, direttore centrale vigilanza tecnica dell'Enac - Sono state rese più sicure e funzionali le aree terminali che potranno accogliere un maggior numero di passeggeri contribuendo ad aumentare l'indotto sul territorio». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO

Enac dà l'ok per l'ampliamento del Colombo

Venti milioni di euro di spesa per un nuovo terminal passeggeri con aree più estese

Procede il progetto di ampliamento e ammodernamento dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Enac ha dato infatti il via libera al progetto definitivo dell'opera. La spesa complessiva, spiega in una nota la direzione dello scalo, sarà di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall'**Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. L'intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il miglioramento qualitativo dell'edificio esistente, concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli, con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato

già nel 2022, offrendo ai passeggeri in partenza dal Cristoforo Colombo «un'esperienza completamente rinnovata grazie al raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e all'apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione». «Grazie all'impegno congiunto di tutte le istituzioni locali e di Enac, abbiamo ottenuto il via libera al progetto definitivo dell'ampliamento dell'aerostazione dell'Aeroporto di Genova - sottolinea Paolo Emilio Signorini, presidente dell'**Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale - La società di gestione dello scalo può ora procedere con l'affidamento e i lavori che, nell'arco di due anni e mezzo, restituiranno alla città e alla Liguria un'aerostazione rivalutata in termini di spazi e migliore accoglienza ai passeggeri. Atteso da anni, il potenziamento del "Cristoforo Colombo" è fra le priorità che l'**Autorità di Sistema** Portuale ha inserito nel Programma Straordinario approvato dopo il crollo del Ponte Morandi. Prosegue così il rafforzamento della accessibilità a Genova e alla Liguria, fondamentale per i settori trainanti dell'economia regionale, porto, turismo e terziario avanzato». «Lo scalo genovese, forte di una crescita che negli ultimi anni ha ridefinito la sua posizione e importanza tra gli aeroporti italiani, si sta attrezzando non soltanto per accogliere un maggior numero di viaggiatori, ma anche per rispondere meglio alla sua identità di porta per Genova e la Liguria, destinazione molto conosciuta e amata in tutto il mondo - dichiara Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria - Nuove rotte internazionali, nuovi operatori che hanno creduto nella potenzialità del nostro scalo e stanno investendo e creando lavoro, collaborazione concreta e fattiva con le istituzioni, migliore integrazione logistica con la rete ferroviaria e di trasporto urbano, maggiore accessibilità per tutti: l'aeroporto di Genova sta cambiando pelle, sta costruendo il proprio futuro in sintonia con le esigenze del territorio. Regione Liguria accompagna e supporta questo cammino con orgoglio e convinzione, certa del contributo essenziale che l'aeroporto nel nuovo assetto darà alla ripresa della nostra economia».



Si Enac progetto aeroporto Genova

Passo avanti per il progetto di ampliamento e ammodernamento dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Enac ha dato il via libera al progetto definitivo dell'opera. La spesa complessiva, spiega in una nota la direzione dello scalo, sarà di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. L'intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il miglioramento qualitativo dell'edificio esistente, concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli, con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022, offrendo ai passeggeri in partenza dal Cristoforo Colombo "un'esperienza completamente rinnovata grazie al raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e all'apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione".



Dall' Enac via libera all' ampliamento dell' Aeroporto di Genova

Nuovo passo avanti per il progetto di ampliamento e ammodernamento dell' aerostazione del "Cristoforo Colombo" di Genova: Enac ha dato il via libera al progetto definitivo dell' opera . La firma dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile è arrivata nei tempi previsti dal cronoprogramma e consentirà di procedere con la fase successiva, ovvero l' affidamento dei lavori. A realizzare il progetto è stato lo studio di architettura One Works , specializzato nella progettazione delle infrastrutture di trasporto e dei nodi intermodali. La spesa complessiva per la realizzazione dell' opera sarà di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d' Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell' Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. L' intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente , concentrato in particolare sull' area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli, con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA (AD-ET), e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022, offrendo ai passeggeri in partenza dal "Cristoforo Colombo" un' esperienza completamente rinnovata grazie al raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e all' apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione. «Grazie all' impegno congiunto di tutte le istituzioni locali e di Enac, abbiamo ottenuto il via libera al progetto definitivo dell' ampliamento dell' aerostazione dell' Aeroporto di Genova. - sottolinea Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale - La società di gestione dello scalo può ora procedere con l' affidamento e i lavori che, nell' arco di due anni e mezzo, restituiranno alla città e alla Liguria un' aerostazione riqualificata in termini di spazi e migliore accoglienza ai passeggeri. Atteso da anni, il potenziamento del "Cristoforo Colombo" è fra le priorità che l' **Autorità di Sistema Portuale** ha inserito nel Programma Straordinario approvato dopo il crollo del Ponte Morandi. Prosegue così il rafforzamento della accessibilità a Genova e alla Liguria, fondamentale per i settori trainanti dell' economia regionale, porto, turismo e terziario avanzato». «Lo scalo genovese, forte di una crescita che negli ultimi anni ha ridefinito la sua posizione e importanza tra gli aeroporti italiani, si sta attrezzando non soltanto per accogliere un maggior numero di viaggiatori, ma anche per rispondere meglio alla sua identità di porta per Genova e la Liguria, destinazione molto conosciuta e amata in tutto il mondo. - dichiara Giovanni Toti , presidente della Regione Liguria - Nuove rotte internazionali, nuovi operatori che hanno creduto nella potenzialità del nostro scalo e stanno investendo e creando lavoro, collaborazione concreta e fattiva con le istituzioni, migliore integrazione logistica con la rete ferroviaria e di trasporto urbano, maggiore accessibilità per tutti: l' aeroporto di Genova sta cambiando pelle, sta costruendo il proprio futuro in sintonia con le esigenze del territorio. Regione Liguria accompagna e supporta questo cammino con orgoglio e convinzione, certa del contributo essenziale che l' aeroporto nel nuovo assetto darà alla ripresa della nostra economia».



Aeroporto di Genova, da Enac via libera all'ampliamento

Il progetto definitivo è stato approvato, l'investimento è di circa 20 milioni di euro al lordo di ribassi di gara

Redazione

Dei 20 milioni totali, 11,3 verranno stanziati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. L'intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il miglioramento qualitativo dell'edificio esistente, concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli, con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022, offrendo il raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e l'apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione.

GENOVA TODAY

Economia

Aeroporto di Genova, da Enac via libera all'ampliamento

Il progetto definitivo è stato approvato, l'investimento è di circa 20 milioni di euro al lordo di ribassi di gara.

12/08/2020

Anti tutta con il progetto di ampliamento e ammodernamento dell'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Enac ha infatti dato il via libera al progetto definitivo dell'opera, un investimento di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara.

Dei 20 milioni totali, 11,3 verranno stanziati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d'Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova.

L'intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il miglioramento qualitativo dell'edificio esistente, concentrato in particolare sull'area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli, con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia.

I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022, offrendo il raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e l'apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione.

I più letti di oggi

1. Cronaca genova e regione. Ma...
nella 2. di agosto. Cronaca di...
nel 2020
2. Cronaca. Cronaca...
giudiziarie del 2. agosto
3. Sottosviluppo 2020, ma alla...
voluta dei bagagli
4. De Ciriaco: un progetto di...
altri 200 milioni per l'aeroporto

In evidenza

- Cronaca cronaca...
genova e regione...
nel 2020
- Magliana: cronaca...
genova e regione...
nel 2020
- La città di Genova...
cronaca cronaca...
nel 2020

Ampliamento dell' Aeroporto di Genova, ok al progetto da parte di Enac

Procedure accelerate per la realizzazione dell' opera. Entro l' anno l' affidamento, l' avvio dei lavori nei primi mesi del 2021

Genova . Nuovo passo avanti per il progetto di ampliamento e ammodernamento dell' aerostazione del 'Cristoforo Colombo' di Genova: nei giorni scorsi ENAC ha dato il via libera al progetto definitivo dell' opera. La firma dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile è arrivata nei tempi previsti dal cronoprogramma e consentirà di procedere con la fase successiva, ovvero l' affidamento dei lavori. A realizzare il progetto è stato lo studio di architettura One Works, specializzato nella progettazione delle infrastrutture di trasporto e dei nodi intermodali. La spesa complessiva per la realizzazione dell' opera sarà di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d' Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell' Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. Foto 3 di 3 L' intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente, concentrato in particolare sull' area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli, con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA (AD-ET), e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022, offrendo ai passeggeri in partenza dal 'Cristoforo Colombo' un' esperienza completamente rinnovata grazie al raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e all' apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione. «Il progetto approvato, finanziato in parte con fondi propri della società di gestione e in parte con le risorse afferenti al cosiddetto 'Decreto Genova', rappresenta un' occasione di rilancio e sviluppo per l' aeroporto e per la città di Genova. - dice Claudio Eminente, Direttore Centrale Vigilanza Tecnica dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile (ENAC) - Sono state inoltre rese più sicure e funzionali le aree terminali che potranno così accogliere un maggior numero di passeggeri contribuendo, pertanto, ad aumentare l' indotto sull' economia e, più in generale, sul territorio». Soddisfazione espressa da tutte le istituzioni ed enti coinvolti. I dettagli dell' opera Il progetto di ampliamento prevede la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica su 3 livelli, realizzato nella parte est dell' attuale terminal, per una superficie aggiuntiva di circa 5.500 metri quadrati. Il nuovo edificio esprimerà il nuovo carattere identitario del terminal passeggeri garantendo al tempo stesso l' integrazione architettonica con i volumi esistenti. Tutti i passeggeri in partenza potranno muoversi facilmente dall' edificio esistente al nuovo passando attraverso la nuova area dei controlli di sicurezza e da qui raggiungeranno la nuova sala imbarchi. La maggiore superficie consentirà di offrire un numero maggiore di punti commerciali e di ristorazione. Il nuovo volume sarà caratterizzato da geometrie razionali e da ampie superfici vetrate che consentiranno di illuminare di luce naturale gli spazi interni migliorandone la vivibilità e, al contempo, incrementando il livello di comfort del passeggero. Inoltre sono stati scelti materiali di rivestimento e finiture architettoniche ad alto contenuto di materiale riciclato e con elevate prestazioni tecniche. In via di completamento i lavori propedeutici Nel frattempo sono in via di completamento i lavori propedeutici, avviati a fine 2019, che consentiranno la realizzazione del nuovo blocco di Levante del terminal



aeroporto. In particolare sono stati ricollocati i sottoservizi idrici, elettrici e dati, mentre la viabilità al piano strada di fronte all' aerostazione è stata oggetto di una revisione



Genova24

Genova, Voltri

che renderà più fluido il transito dei mezzi, liberando nel contempo le aree destinate al nuovo edificio. Novità anche per il parcheggio, che ha visto la realizzazione di un' area interamente dedicata ai passeggeri con disabilità (la più vicina al terminal, a poche decine di metri dall' ingresso dell' aeroporto) e un' altra aerea dedicata a pullman e auto a noleggio con conducente. In partenza nel mese di settembre anche i lavori di adeguamento del **sistema** di trattamento bagagli finalizzati all' introduzione di nuove sofisticate apparecchiature di controllo. I nuovi impianti rimarranno in esercizio anche col nuovo terminal, costituendone di fatto un' anticipazione.

Aeroporto di Genova, Procedure accelerate per i lavori di ampliamento, arriva l' ok dell' Enac foto

Entro il 2020 l' affidamento, l' avvio dei lavori nei primi mesi del 2021

Genova . Arrivato l' ok dell' Enac al progetto di ampliamento e ammodernamento dell' aeroporto "Cristoforo Colombo". La firma dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile consentirà di procedere con la fase successiva, ovvero l' affidamento dei lavori. A realizzare il progetto è stato lo studio di architettura One Works, specializzato nella progettazione delle infrastrutture di trasporto e dei nodi intermodali. La spesa complessiva per la realizzazione dell' opera sarà di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** nel quadro del Programma Straordinario d' Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell' Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. Foto 3 di 4 L' intervento relativo al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente, concentrato in particolare sull' area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli, con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA (AD-ET), e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022, offrendo ai passeggeri in partenza dal "Cristoforo Colombo" un' esperienza completamente rinnovata grazie al raddoppio dei varchi dei controlli di sicurezza e all' apertura di nuove zone commerciali e di ristorazione. «Il progetto approvato, finanziato in parte con fondi propri della società di gestione e in parte con le risorse afferenti al cosiddetto "Decreto Genova", rappresenta un' occasione di rilancio e sviluppo per l' aeroporto e per la città di Genova - dice Claudio Eminente, Direttore Centrale Vigilanza Tecnica dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile (ENAC) - Sono state inoltre rese più sicure e funzionali le aree terminali che potranno così accogliere un maggior numero di passeggeri contribuendo, pertanto, ad aumentare l' indotto sull' economia e, più in generale, sul territorio». Soddisfazione espressa da tutte le istituzioni ed enti coinvolti. I dettagli dell' opera Il progetto di ampliamento prevede la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica su 3 livelli, realizzato nella parte est dell' attuale terminal, per una superficie aggiuntiva di circa 5.500 metri quadrati. Il nuovo edificio esprimerà il nuovo carattere identitario del terminal passeggeri garantendo al tempo stesso l' integrazione architettonica con i volumi esistenti. Tutti i passeggeri in partenza potranno muoversi facilmente dall' edificio esistente al nuovo passando attraverso la nuova area dei controlli di sicurezza e da qui raggiungeranno la nuova sala imbarchi. La maggiore superficie consentirà di offrire un numero maggiore di punti commerciali e di ristorazione. Il nuovo volume sarà caratterizzato da geometrie razionali e da ampie superfici vetrate che consentiranno di illuminare di luce naturale gli spazi interni migliorandone la vivibilità e, al contempo, incrementando il livello di comfort del passeggero. Inoltre sono stati scelti materiali di rivestimento e finiture architettoniche ad alto contenuto di materiale riciclato e con elevate prestazioni tecniche. In via di completamento i lavori propedeutici Nel frattempo sono in via di completamento i lavori propedeutici, avviati a fine 2019, che consentiranno la realizzazione del nuovo blocco di Levante del terminal aeroportuale. In particolare sono stati ricollocati i sottoservizi idrici, elettrici e dati, mentre la viabilità al piano strada di



fronte all' aerostazione è stata oggetto di una revisione che renderà più fluido il transito dei mezzi, liberando nel contempo le aree destinate al nuovo edificio. Novità anche per il parcheggio, che ha visto la realizzazione di un' area interamente dedicata ai passeggeri



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

con disabilità (la più vicina al terminal, a poche decine di metri dall' ingresso dell' aeroporto) e un' altra aerea dedicata a pullman e auto a noleggio con conducente. In partenza nel mese di settembre anche i lavori di adeguamento del **sistema** di trattamento bagagli finalizzati all' introduzione di nuove sofisticate apparecchiature di controllo. I nuovi impianti rimarranno in esercizio anche col nuovo terminal, costituendone di fatto un' anticipazione. Altre notizie di Genova PROSPETTIVA Coronavirus, l' epidemiologo Icardi: "Vaccino? Non deve essere un obbligo" Un aiuto in più Regione, al via bando bonus Covid-19 per gli addetti di mense e pulizie scolastiche Polemiche politiche Regionali 2020, Vaccarezza: "Sansa parla di cose che non conosce, la Liguria non ha bisogno di lui" Richieste politiche Sanità, Ciangherotti (FI): "Viale e Alisa rispondano alle critiche delle pubbliche assistenze e le risarciscano" Dalla Home Provvidenziale Malore sulla spiaggia, signore salvato in extremis da due bagnini PROSPETTIVA Coronavirus, l' epidemiologo Icardi: "Vaccino? Non deve essere un obbligo" IN TILT Grave incidente in A12, 5 feriti: riaperto il tratto ma sono 7 i km di coda [AGG] Rivendite nel mirino Giro di vite nelle armerie del savonese: sanzioni e sequestro di 265 cartucce a palla.

Enac, via libera a lavori di ampliamento e ammodernamento Aeroporto di Genova

12 agosto 2020 - 16.03 (Teleborsa) - Via libera dell' ENAC al progetto definitivo per l' ampliamento e ammodernamento dell' aerostazione del 'Cristoforo Colombo' di Genova . La firma dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile è arrivata nei tempi previsti dal cronoprogramma e consentirà di procedere con la fase successiva, ovvero l' affidamento dei lavori. A realizzare il progetto è stato lo studio di architettura One Works , specializzato nella progettazione delle infrastrutture di trasporto e dei nodi intermodali. La spesa complessiva per la realizzazione dell' opera, spiega in una nota Aeroporto di Genova, sarà di circa 20 milioni di euro , al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d' Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell' Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova . L' intervento relativo al terminal passeggeri prevede anche la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente, concentrato in particolare sull' area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli , con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA (AD-ET), e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023 , ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022. "Lo scalo genovese, forte di una crescita che negli ultimi anni ha ridefinito la sua posizione e importanza tra gli aeroporti italiani, si sta attrezzando non soltanto per accogliere un maggior numero di viaggiatori, ma anche per rispondere meglio alla sua identità di porta per Genova e la Liguria, destinazione molto conosciuta e amata in tutto il mondo", ha dichiarato Giovanni Toti , Presidente della Regione Liguria. "L' ampliamento dell' aeroporto rientra in quelle opportunità che Genova dovrà sfruttare nei prossimi anni per presentarsi al mondo più competitiva e svolgere il proprio ruolo di città che punta ad essere la capitale del Mediterraneo", ha affermato Marco Bucci , Sindaco di Genova. "Il progetto approvato, finanziato in parte con fondi propri della società di gestione e in parte con le risorse afferenti al cosiddetto "Decreto Genova", rappresenta un' occasione di rilancio e sviluppo per l' aeroporto e per la città di Genova - ha dichiarato Claudio Eminente , Direttore Centrale Vigilanza Tecnica dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile (ENAC) - Sono state inoltre rese più sicure e funzionali le aree terminali che potranno così accogliere un maggior numero di passeggeri contribuendo, pertanto, ad aumentare l' indotto sull' economia e, più in generale, sul territorio". "La conferma di questo importante investimento, nonostante le pesanti ricadute della pandemia sul trasporto aereo a livello globale, è un segnale di fiducia e di volontà di rilancio - commenta Piero Righi , Direttore Generale dell' Aeroporto di Genova - Lavoreremo per garantire tempi rapidi nella realizzazione del nuovo aeroporto. I clienti del 'Cristoforo Colombo' avranno uno scalo più bello, comodo e accogliente, ma anche più funzionale e capace di rispondere alle esigenze dei passeggeri e delle compagnie aeree"



Enac, via libera a lavori di ampliamento e ammodernamento Aeroporto di Genova

Via libera dell' ENAC al progetto definitivo per l' ampliamento e ammodernamento dell' aerostazione del 'Cristoforo Colombo' di Genova . La firma dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile è arrivata nei tempi previsti dal cronoprogramma e consentirà di procedere con la fase successiva, ovvero l' affidamento dei lavori. A realizzare il progetto è stato lo studio di architettura One Works , specializzato nella progettazione delle infrastrutture di trasporto e dei nodi intermodali. La spesa complessiva per la realizzazione dell' opera, spiega in una nota Aeroporto di Genova, sarà di circa 20 milioni di euro , al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale nel quadro del Programma Straordinario d' Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell' Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova . L' intervento relativo al terminal passeggeri prevede anche la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente, concentrato in particolare sull' area accettazione e imbarchi.

Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli , con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA (AD-ET), e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023 , ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022. "Lo scalo genovese, forte di una crescita che negli ultimi anni ha ridefinito la sua posizione e importanza tra gli aeroporti italiani, si sta attrezzando non soltanto per accogliere un maggior numero di viaggiatori, ma anche per rispondere meglio alla sua identità di porta per Genova e la Liguria, destinazione molto conosciuta e amata in tutto il mondo", ha dichiarato Giovanni Toti , Presidente della Regione Liguria. "L' ampliamento dell' aeroporto rientra in quelle opportunità che Genova dovrà sfruttare nei prossimi anni per presentarsi al mondo più competitiva e svolgere il proprio ruolo di città che punta ad essere la capitale del Mediterraneo", ha affermato Marco Bucci , Sindaco di Genova. "Il progetto approvato, finanziato in parte con fondi propri della società di gestione e in parte con le risorse afferenti al cosiddetto "Decreto Genova", rappresenta un' occasione di rilancio e sviluppo per l' aeroporto e per la città di Genova - ha dichiarato Claudio Eminentente , Direttore Centrale Vigilanza Tecnica dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile (ENAC) - Sono state inoltre rese più sicure e funzionali le aree terminali che potranno così accogliere un maggior numero di passeggeri contribuendo, pertanto, ad aumentare l' indotto sull' economia e, più in generale, sul territorio". "La conferma di questo importante investimento, nonostante le pesanti ricadute della pandemia sul trasporto aereo a livello globale, è un segnale di fiducia e di volontà di rilancio - commenta Piero Righi , Direttore Generale dell' Aeroporto di Genova - Lavoreremo per garantire tempi rapidi nella realizzazione del nuovo aeroporto. I clienti del 'Cristoforo Colombo' avranno uno scalo più bello, comodo e accogliente, ma anche più funzionale e capace di rispondere alle esigenze dei passeggeri e delle compagnie aeree"



Economia Trasporti

Enac, via libera a lavori di ampliamento e ammodernamento Aeroporto di Genova

(Teleborsa) - Via libera dell' ENAC al progetto definitivo per l' ampliamento e ammodernamento dell' aerostazione del "Cristoforo Colombo" di Genova . La firma dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile è arrivata nei tempi previsti dal cronoprogramma e consentirà di procedere con la fase successiva, ovvero l' affidamento dei lavori. A realizzare il progetto è stato lo studio di architettura One Works , specializzato nella progettazione delle infrastrutture di trasporto e dei nodi intermodali. La spesa complessiva per la realizzazione dell' opera, spiega in una nota Aeroporto di Genova, sarà di circa 20 milioni di euro , al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** nel quadro del Programma Straordinario d' Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell' Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova . L' intervento relativo al terminal passeggeri prevede anche la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente, concentrato in particolare sull' area accettazione e imbarchi.

Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli , con la consulenza di Airport Development Engineering & Trading SA (AD-ET), e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023 , ma il nuovo fabbricato sarà completato già nel 2022. "Lo scalo genovese, forte di una crescita che negli ultimi anni ha ridefinito la sua posizione e importanza tra gli aeroporti italiani, si sta attrezzando non soltanto per accogliere un maggior numero di viaggiatori, ma anche per rispondere meglio alla sua identità di porta per Genova e la Liguria, destinazione molto conosciuta e amata in tutto il mondo", ha dichiarato Giovanni Toti , Presidente della Regione Liguria. "L' ampliamento dell' aeroporto rientra in quelle opportunità che Genova dovrà sfruttare nei prossimi anni per presentarsi al mondo più competitiva e svolgere il proprio ruolo di città che punta ad essere la capitale del Mediterraneo", ha affermato Marco Bucci , Sindaco di Genova. "Il progetto approvato, finanziato in parte con fondi propri della società di gestione e in parte con le risorse afferenti al cosiddetto "Decreto Genova", rappresenta un' occasione di rilancio e sviluppo per l' aeroporto e per la città di Genova - ha dichiarato Claudio Eminente , Direttore Centrale Vigilanza Tecnica dell' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile (ENAC) - Sono state inoltre rese più sicure e funzionali le aree terminali che potranno così accogliere un maggior numero di passeggeri contribuendo, pertanto, ad aumentare l' indotto sull' economia e, più in generale, sul territorio". "La conferma di questo importante investimento, nonostante le pesanti ricadute della pandemia sul trasporto aereo a livello globale, è un segnale di fiducia e di volontà di rilancio - commenta Piero Righi , Direttore Generale dell' Aeroporto di Genova - Lavoreremo per garantire tempi rapidi nella realizzazione del nuovo aeroporto. I clienti del "Cristoforo Colombo" avranno uno scalo più bello, comodo e accogliente, ma anche più funzionale e capace di rispondere alle esigenze dei passeggeri e delle compagnie aeree"



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Colombo, via libera dall' Enac al progetto definitivo

Roma - Nuovo passo avanti per il progetto di ampliamento e ammodernamento dell' aeroporto Cristoforo Colombo di Genova: nei giorni scorsi l' Ente nazionale per l' Aviazione civile ha dato il via libera al progetto definitivo dell' opera. La firma dell' Enac è arrivata nei tempi previsti dal cronoprogramma e consentirà di procedere con la fase successiva, ovvero l' affidamento dei lavori. A realizzare il progetto è stato lo studio di architettura One Works, specializzato nella progettazione delle infrastrutture di trasporto e dei nodi intermodali. La spesa complessiva per la realizzazione dell' opera sarà di circa 20 milioni di euro, al lordo dei ribassi di gara. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** nel quadro del programma straordinario d' investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale del Cristoforo Colombo con la città di Genova. L' intervento relativo al terminale passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente, concentrato in particolare sull' area accettazione e imbarchi. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento bagagli e la predisposizione per il futuro collegamento intermodale aeroporto-ferrovia. I lavori dovranno essere completati entro la primavera del 2023, ma il nuovo fabbricato sarà pronto già nel 2022.



Enac approva l' ampliamento dell' aeroporto di Genova

Si avvicina l' ampliamento del Cristoforo Colombo di Genova . L' Enac ha dato il via libera al progetto: un passaggio che, come precisa una nota congiunta, apre la strada alla fase successiva, ovvero l' affidamento dei lavori."La spesa complessiva per la realizzazione dell' opera sarà di circa 20 milioni di euro , al lordo dei ribassi di gara - precisa il comunicato -. Di questi, 11,3 milioni verranno stanziati dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** nel quadro del Programma Straordinario d' Investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell' Aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova". Il piano prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato da 5.500 metro quadrati e il restyling dell' edificio esistente. I lavori dovrebbero finire entro la primavera del 2023, ma l' edificio secondo il programma dovrebbe essere terminato già il prossimo anno.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Genova e Civitavecchia provano a inserire nuova diga e Darsena Grandi Masse nel Recovery Fund

I presidenti delle AdSP di **Genova** e di Civitavecchia, rispettivamente Paolo Emilio Signorini e Francesco Maria di Majo, hanno annunciato di voler candidare i loro più importanti progetti di sviluppo infrastrutturale per un co-finanziamento dal Recovery Fund europeo. I primo lo ha fatto sapere in un' intervista a MF - Milano Finanza rispondendo come segue alla domanda su dove la port authority troverà i (molti) soldi necessari per realizzare la nuova diga foranea del **porto** di Sampierdarena: "Abbiamo inviato a Palazzo Chigi le schede del progetto per farlo rientrare nel Recovery Fund con un finanziamento da 600 milioni". A questo proposito Signorini ha poi aggiunto che, rispetto ad altre opere con cui competerà per aggiudicarsi i soldi europei, il **porto** di **Genova** ha "il vantaggio di star già completando il progetto di fattibilità tecnico-economica, affidata a Tecnitel, che contiamo sia ultimato a breve. E la Commissione Europea chiede all' Italia proprio di presentare progetti che abbiano presentato almeno questo primo stadio. Puntiamo al lancio di un appalto integrato (progettazione e costruzione, ndr) per i primi mesi del 2021. Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale,

Francesco Maria di Majo, con una nota ha spiegato che, oltre ai fondi annunciati la scorsa settimana dal Ministero dei trasporti , hanno "richiesto ulteriori contributi a fondo perduto per un valore complessivo di circa 830 milioni di euro per il completamento dei Piani Regolatori dei tre porti. In particolare, la settimana scorsa, abbiamo presentato al Ministero le schede che dimostrano la maturità tecnica dei progetti infrastrutturali sviluppati negli ultimi circa 4 anni da questa amministrazione e, segnatamente, dall' area tecnica. Tali schede - prosegue di Majo - sono state trasmesse, per il tramite del MIT, a palazzo Chigi al fine di far rientrare i progetti nel Recovery Fund. Infatti, tra le condizioni della loro eleggibilità vi sono la possibilità della loro realizzazione entro il 2026 e il soddisfacimento dei criteri di cui alla proposta di Regolamento UE COM 202 n. 408 del 28.05.2020 che stabilisce le regole di erogazione dei finanziamenti del Recovery Fund, nonché gli obiettivi che devono perseguire i singoli progetti". La port authority laziale infine ha aggiunto che "tra tali obiettivi e nel predetto orizzonte temporale rientra anche il grande progetto della Darsena Energetica Grandi Masse che ha oggi ripreso vigore anche a seguito della anticipata dismissione della centrale dell' Enel e delle citate politiche di sviluppo della componente commerciale del **porto** di Civitavecchia a servizio del bacino di consumo romano; politiche fortemente sostenute dalla Regione Lazio coerentemente all' istituzione delle ZIs".



sul territorio nazionale

Quattro posti all' Autorità Portuale di Genova L' Avvocatura dello Stato apre le selezioni

Bando pubblico per titoli ed esame teorico-pratico Previste 15 assunzioni

AUTORITA' PORTUALE GENOVA: 4 POSTI DI LAVORO L' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale di Genova informa che sono indette quattro procedure di selezione pubblica, per titoli e colloquio, finalizzate alla sostituzione di lavoratori assenti con diritto alla conservazione del posto di lavoro e quindi con contratto subordinato a tempo determinato. Il primo per impiegato amministrativo con laurea in economia; durata dieci mesi salvo rientro anticipato della risorsa sostituita; un impiegato tecnico-amministrativo con laurea in ingegneria o informatica o matematica per un anno; un autista/commissario per un anno in possesso di diploma di scuola superiore; un impiegato amministrativo 4° livello, laurea in lingue per un anno. Gli avvisi di selezione, completi di tutte le informazioni relative alla procedura, sono pubblicati sul sito www.portsofgenoa.com e accessibili nella sezione 'Amministrazione trasparente - Bandi di concorso'. **AVVOCATI DELLO STATO SELEZIONE PER 15 POSTI** E' stato pubblicato il bando per la selezione

di 15 posti di avvocato all' avvocatura di Stato, per titoli ed esame teorico-pratico. I concorrenti utilmente collocati nella graduatoria saranno nominati Avvocati dello Stato alla I classe di stipendio ed immessi in servizio secondo l' ordine della graduatoria stessa. Essi dovranno assumere servizio nelle sedi in cui saranno destinati entro il termine che sarà stabilito. Requisiti: possesso della laurea specialistica o magistrale o del vecchio ordinamento in giurisprudenza. Saranno ammessi i concorrenti appartenenti alle seguenti categorie: procuratori dello Stato con almeno due anni di effettivo servizio; magistrati ordinari nominati a seguito di concorso per esame, che abbiano superato diciotto mesi di tirocinio conseguendo una valutazione positiva di idoneità; magistrati della giustizia militare che abbiano la qualifica equiparata a quella di magistrato ordinario; magistrati amministrativi; avvocati attualmente iscritti all' albo con l' anzianità di iscrizione non inferiore a sei anni; dipendenti dello Stato appartenenti ai ruoli delle ex carriere direttive con almeno cinque anni di effettivo servizio, i quali abbiano superato l' esame di abilitazione all' esercizio della professione di avvocato; professori universitari di materie giuridiche di ruolo o stabilizzati e assistenti universitari di materie giuridiche, appartenenti al ruolo ad esaurimento, che abbiano superato gli esami di abilitazione all' esercizio della professione di avvocato; dipendenti di ruolo delle regioni, degli enti locali, degli enti pubblici a carattere nazionale, assunti mediante pubblici concorsi con almeno cinque anni di effettivo servizio nella carriera direttiva o professionale legale, che abbiano superato l' esame di abilitazione all' esercizio della professione di avvocatura. La domanda deve essere inviata esclusivamente per via telematica entro il 6 ottobre e sul portale www.avvocaturastato.it è possibile avere tutte le altre informazioni necessarie.



Il Secolo XIX (ed. Levante)

La Spezia

Troppa plastica in mare: 'Noi, pescatori spazzini'

Raccogliono bottiglie, imballaggi, vaschette che finiscono anche nelle reti. Un progetto europeo prevede anche il riciclo di prodotti di scarto, organici e non

Silvia Pedemonte SANTA MARGHERITA C'è il nodo dei Rap, i Rifiuti accidentalmente pescati. E nelle reti dei pescatori finisce, soprattutto, la plastica. In particolare: in una percentuale massiccia che va dal 70 al 90 per cento, i Rap sono costituiti da bottiglie e imballaggi di plastica. In quantitativi non trascurabili: le campagne contro plastiche e microplastiche nei mari si susseguono, nel mondo. Parecchio, perÚ, va ancora fatto. E, poi: c'è tutta la parte che riguarda lo sviluppo dell'economia circolare legata al recupero di prodotti di scarto, organici e inorganici, correlati alla pesca. Ecco, così, che dai gusci delle cozze nascono splendidi monili o placche per gli interruttori della luce davvero particolari, nelle esperienze portate avanti in particolare dalla Regione Sardegna, sempre nell'ambito di questa esperienza. Sono due aspetti del progetto P.Ri.s.Ma.Med - Piano rifiuti e scarti in mare di pesca, acquacoltura e diporto nel Mediterraneo. Finanziato sul programma europeo Interreg Marittimo Italia Francia (con, partner: Regione Liguria, Ticass S.c.r.l., Regione Toscana, Cirspe, Flag Nord Sardegna, Gestimar, Unione Comuni Alta Gallura, Camera di Commercio di Ajaccio) 'si occupa di creare innovazione nella governance dei rifiuti del settore pesca e acquacoltura, applicando i principi dell'economia circolare attraverso alcuni studi pilota», come spiega l'ingegnere Claudia Cattaneo di Ticass S.c.r.l. Nello studio sulla gestione dei rifiuti accidentalmente pescati hanno collaborato Arpal, Guardia Costiera Ausiliaria e Unige Distav con i pescatori delle marinerie di Santa Margherita e della Spezia. "Santa" è la più importante marineria per la pesca a strascico, in Liguria. 'Quanta plastica peschiamo, ogni giorno? Tanta, purtroppo - spiega Benedetto Carpi, presidente della Cooperativa fra Armatori e Pescherecci di Santa Margherita - portiamo a terra bottiglie di plastica, vaschette e contenitori, soprattutto». Il progetto è stato avviato nel 2018 e andrà avanti fino a giugno 2021. I rifiuti rimasti nelle reti dei pescatori vengono caratterizzati sia quantitativamente, sia qualitativamente. Obiettivo è l'elaborazione di vere e proprie linee guida e la creazione, anche, di due aree specifiche di raccolta, una a Genova Prà e l'altra alla Spezia. 'Noi pescatori siamo le prime sentinelle della salute del mare, siamo "quelli di prossimità" - afferma Augusto Comes, presidente di Federcoopescia Liguria e referente del progetto in Liguria - uno dei grossi problemi dei rifiuti in mare sta nella domanda: chi li porta via? Chi paga il costo? Con l'Autorità Portuale realizzeremo due isole ecologiche, una a Genova Prà e l'altra alla Spezia dove l'ottica sarà il riciclo di tutto quanto possibile: plastica, vetro, carta, materiale organico e inorganico». In pochi mesi i pescatori hanno portato a riva più di 50 chili di plastica. 'Conosciamo bene il problema delle microplastiche. L'attenzione c'è, sappiamo le conseguenze che queste particelle possono avere sull'ambiente e sull'uomo, con il rischio che arrivino sulle nostre tavole - afferma Comes - è ora, davvero, di cambiare rotta. I pescatori da sempre fanno la loro parte. Si era parlato del decreto "Salvamare", dov'è finito?». Ai dati analizzati, a oggi, per quanto riguarda il progetto: 'Dallo studio effettuato è risultato che la presenza di rifiuti nelle acque, per il 61 per cento dei pescatori, rappresenta un problema non trascurabile per lo svolgimento delle attività alieutiche - evidenzia l'ingegnere Cattaneo - sulla quantità di rifiuti raccolti e sull'incidenza del problema incide comunque la specie bersaglio, la tipologia di pesca effettuata, la stagione e anche la concomitanza di eventi meteorologici rilevanti». Il disegno di legge "Salva mare", approvato alla Camera nell'ottobre 2019, è ancora all'





Il Secolo XIX (ed. Levante)

La Spezia

rifiuti sono inquadrati come speciali con gravi oneri e responsabilità per i pescatori che li portano a terra - conclude l'ingegnere Cattaneo - dovrebbe essere chiarito in maniera assoluta che i pescatori non possono essere ulteriormente gravati anche da questi aspetti. La comunità dovrebbe essere semplicemente grata a loro del ruolo di guardiani del mare che svolgono, ogni giorno».

Città della Spezia

La Spezia

Ugolini (M5S): "Da governo milioni per elettrificare banchine"

La Spezia - "Come M5S abbiamo avuto più volte modo di sottolineare i benefici che deriverebbero dall'elettificazione delle banchine dei nostri porti, progetto certamente in grado di migliorare la qualità della vita nelle zone limitrofe alle aree portuali, riducendo sensibilmente le emissioni di polveri sottili. Progetto che dovrà andare di pari passo con un secondo aspetto altrettanto importante, ovvero che anche le navi da crociera siano predisposte all'alimentazione da banchine elettrificate". Lo afferma il candidato alle Regionali 2020 Paolo Ugolini, Movimento cinque stelle. "In merito, nel corso della X Legislatura, abbiamo sollecitato anche l'**Autorità Portuale** ponendo il tema delle navi ormeggiate alla Spezia, la cui continua accensione dei motori interferisce con la qualità della vita dei cittadini. La risposta a lungo attesa è arrivata ieri dal Governo che, come ha fatto sapere il sottosegretario ai trasporti Roberto Traversi, con il "Decreto Investimenti **Autorità di sistema portuale**" destina 906 milioni di euro alla realizzazione di 23 progetti infrastrutturali per i porti italiani: alla Liguria andranno 41 milioni e tra questi anche le risorse per elettrificare le banchine dei nostri porti. Tra le 23 opere previste, figurano anche quelle per l'alimentazione delle navi da terra (cold ironing) per le navi da crociera e per i traghetti che quotidianamente soffocano i quartieri affacciati sul porto con i loro scarichi. "Le risorse per rendere i nostri scali più moderni, ecologicamente sostenibili ed efficienti dunque ora ci sono: l'opportunità va colta senza ulteriori ritardi nell'interesse di tutti i cittadini liguri, con particolare riguardo alla qualità della vita di chi vive nelle aree limitrofe ai porti", conclude Ugolini. Mercoledì 12 agosto 2020 alle 10:00:09 Redazione.



Città della Spezia

La Spezia

Rumori, si va verso la mappatura acustica del porto

E' stato affidato per poco più di 18mila euro l'incarico per la realizzazione di uno studio approfondito che possa classificare l'inquinamento e consenta di pianificare gli interventi di mitigazione.

La Spezia - L' **Autorità** di **sistema portuale** ha affidato l'incarico di svolgere una mappatura acustica del porto della Spezia. L'iniziativa, volta a pianificare interventi di mitigazione a favore dei quartieri che si trovano a poche decine di metri dalle attività mercantili e logistiche, rientra nel progetto europeo Mon Acumen finanziato dal programma Interregg Italia-Francia Marittimo dell'Unione europea. Tra i prossimi step del progetto c'è la realizzazione della "Mappatura inquinamento acustico nei porti commerciali" e pertanto da Via del Molo hanno proceduto all'affidamento del servizio di mappatura acustica del porto mercantile della Spezia "con l'obiettivo di realizzare una classificazione dell'inquinamento acustico **portuale**, che permetterà una pianificazione congiunta degli interventi di mitigazione e delle misure di incentivo alle imprese portuali per la riduzione dei livelli di rumore prodotto". La procedura telematica negoziata, che ha seguito il criterio del prezzo più basso, ha visto l'Adsp invitare tre operatori economici e ricevere due offerte entro il termine del 28 luglio. All'apertura delle buste è emerso che uno dei due operatori ha presentato un'offerta economica, e dunque, valutata la congruità della proposta ricevuta, l'appalto è stato affidato a Tecnocreo Srl per un importo complessivo di 18.144 euro. Il progetto L'obiettivo del progetto Mon Acumen (Monitoraggio attivo congiunto urbano - marittimo del rumore) è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Il rumore generato dalle infrastrutture portuali, infatti, impatta quotidianamente sulla vita di migliaia di persone nell'area di programma. La presenza di aree portuali operative 24H genera un notevole disturbo ai quartieri residenziali circostanti, spesso a pochi passi dalle sorgenti di rumore rilevanti. Il valore aggiunto di Mon Acumen consiste nel fatto che permette, non solo di progettare e predisporre sistemi di rilevamento acustico conformi agli standard nazionali ed europei, ma anche di confrontare e classificare i dati in informazioni utili per la politica dei trasporti sia in Italia che in Francia. Infatti, per ottenere una pianificazione **portuale** efficace, è sorta la necessità di un'attività, condivisa con gli altri porti del **sistema**, di monitoraggio acustico e del rumore per quanto riguarda le operazioni portuali. Mon Acumen avvantaggia in questo senso i porti, le città circostanti ma anche le regioni in fase di aggiornamento della mappatura classica. Il budget complessivo del progetto ammonta ad 1.830.050 euro, finanziato dal Programma transfrontaliero It - Fr Marittimo e coperto all'85% dal Fesr. Mercoledì 12 agosto 2020 alle 22:18:45 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



Il Tirreno

Livorno

L'Enel fra i container «Pronti a partire già nei primi mesi del prossimo anno»

Ex centrale dismessa, oltre 30mila metri quadri subito ok Le strategie del colosso: Livorno apripista nella logistica

Livorno L'idea di base di Enel Logistics, l'amministratore delegato Andrea Angelino la declina senza troppi giri di parole: «C'è un fiume di container, un milione di teu ogni anno, che anziché passare dai porti italiani prosegue verso l'Europa del Nord e lì viene sdoganato. Vogliamo mettere in gioco i nostri spazi di banchina perché il rilancio del nostro Paese passa anche attraverso la capacità di intercettare questo flusso di merce e offrire soluzioni logistiche». Poi rincara: a questo flusso di merci «diamo la chance di una grande riduzione dei tempi di percorrenza (5-7 giorni) verso i mercati finali del Centro Europa e consentirebbe anche di far crescere il gettito erariale relativo alla quota dei dazi spettanti allo Stato per lo sdoganamento delle merci che avverrebbe in Italia». Già la nascita di Enel Logistics è una novità e Il Tirreno ne ha dato notizia all'indomani della costituzione della nuova società in mano al 100% a Enel spa. Adesso risponde alle domande il numero uno Angelino al timone di questa nuova società di un colosso come il gruppo Enel, che fra via Salvatore Orlando e il Canale Industriale ha una (ex) centrale che "vale" qualcosa come oltre 130mila metri quadri. Sotto i riflettori ora tornano le ex centrali Enel a Livorno e a La Spezia: anzi, «prima di tutto quella di Livorno dove le cose sono avanti e il dialogo con l'Authority è fitto e positivo». **Avanti quanto?** «Se tutto va bene si potrebbe partire agli inizi del prossimo anno». **Più precisamente?** «Con una prima fase già in primavera, forse anche in febbraio-marzo». **Significa che avete già un'alleanza con qualche operatore?** «Stiamo dialogando con importanti soggetti, le trattative sono a buon punto: i nomi però li faremo quando sarà il momento». **Operatori locali a seconda del porto o una intesa complessiva con un big?** «Lo ripeto, ne ripareremo. Devo dire comunque che ci sono stati contatti anche con operatori locali: abbiamo più opzioni sul tavolo. Certo è che siamo orientati a creare valore aggiunto anche per le comunità del territorio. Non vogliamo entrare in concorrenza con le realtà locali esistenti, ma puntiamo alla creazione di partnership con le aziende che già operano nei porti per creare una piattaforma logistica integrata». **Finora della centrale Enel livornese al Marzocco si parlava semplicemente come area in via di dismissione, la nascita di Enel Logistics cambia le carte in tavola: Enel, che pure aveva varato un avviso per raccogliere manifestazioni d'interesse, non pensa più a vendere?** «Ci siamo confrontati con le istituzioni e abbiamo fatto tutte le valutazioni del caso anche per una vendita del sito: è avvenuto per alcuni impianti altrove. Abbiamo però anche aree non più utilizzate che però sono in aree strategiche come porti, aeroporti e interporti: ideali per la logistica, la movimentazione e lo stoccaggio di merci. È da qui che nasce il progetto di creare una rete di depositi doganali, a



Il Tirreno

Livorno

partire proprio da Livorno e La Spezia». **Iniziate a fare anche i terminalisti o comunque inserirvi nel ciclo portuale? In quali porti? Con quali tempi?** «Anzitutto preciso che non faremo i terminalisti: pur avendo la disponibilità di banchine portuali, il nostro obiettivo non è di fare quel "mestiere". Anzi, semmai porteremo benefici per i terminalisti ampliando il traffico merci nei porti in cui opereremo con i depositi doganali. Il core business di Enel Logistics sarà quello legato all'attività di un deposito doganale: import export merci, stoccaggio e trasporto ma anche la gestione dei servizi a valori aggiunto quali, per dirne solo alcuni, controlli di qualità, packaging, etichettature e lavorazioni sui prodotti per assicurare la conservazione, migliorare la presentazione e la qualità delle merci, preparandole per la distribuzione o la vendita». Un altro (grosso) marchio in porto... «Guardi che la nostra intenzione non è rubare il traffico che già c'è a chi già lo fa ma, al contrario, portarne di nuovo». Nel settore container o in altri campi come il project cargo o simili? Poi: voi siete un gigante. Che finora si è occupato di altro ma è un gigante... «Vogliamo essere un valore aggiunto per tutti, l'obiettivo è di creare un ecosistema favorevole allo sviluppo del settore logistico per l'intero Paese: i depositi doganali vengono utilizzati per sospendere l'imposizione tributaria delle merci in importazione, in attesa del trasporto e della consegna a destinazione finale. Ciò permette di effettuare lo stoccaggio, la manutenzione e la riparazione dei container oltre alle attività di distribuzione e smistamento e all'eventuale trasformazione in loco delle merci: si tratta di opportunità di lavoro per tutto l'indotto locale, anche fornendo manodopera per le attività artigianali che potranno avvenire nel deposito doganale». **Da qui a primavera ci sono pochi mesi: e stiamo parlando non di un piazzale vuoto bensì di un fabbricato complesso com'è una centrale. Come contate di farcela?** «Prevediamo di utilizzare in una prima fase aree velocemente trasformabili...». Dipenderà anche da quel che dice l'Authority... «Con l'Authority abbiamo un'ottima collaborazione: nel confronto abbiamo sentito lo stesso entusiasmo che abbiamo noi. Abbiamo preso contatti anche con il Comune di Livorno». **Quanta parte di aree sono "velocemente trasformabili", come dite voi?** «Attorno ai 30mila metri quadri, anzi forse qualcosa di più». --Mauro Zucchelli.

Ansa

Livorno

Crociere: Livorno; -93% traffici nel primo semestre 2020

-68% per i traghetti

Nel primo semestre del 2020 il **porto** di **Livorno** ha registrato una contrazione del 93,6% sia del numero dei crocieristi, che del numero di scali (132 in meno rispetto a quanto rilevato nel 2019). Lo rilevano i dati diffusi oggi dall' Authority livornese, per il settore delle crociere, con l' attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo a causa dell' emergenza Covid. Per quanto riguarda i traghetti invece il calo complessivo è stato del 68,2% rispetto al 2019, pari a quasi 614mila passeggeri in meno: i passeggeri dei traghetti transitati dal **porto** toscano nel primo semestre dell' anno sono pari a 286.265 unità sbarcate/imbarcate. (ANSA). Y83-ROS/



AdSP MTS: statistiche primo semestre 2020

Il consuntivo dei dati del primo semestre 2020 presenta per i porti del Sistema dell' Alto Tirreno un bilancio negativo che va inquadrato nella situazione generale di emergenza che, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun **porto** italiano. Complessivamente, gli scali portuali di Livorno, Piombino e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato nel periodo di riferimento 17.696.241 tonnellate di merce, il 20,7% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. Il **porto** di Livorno Le statistiche elaborate dall' AdSP e divise per porti presentano per lo scalo labronico un traffico complessivo di 15,5 milioni di tonnellate di merce, in diminuzione del 16,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. In termini di tonnellaggio, la flessione più importante è stata registrata per il settore delle merci varie che, complessivamente si sono attestate a 11,5 milioni di tonnellate, in calo del 14,5% rispetto ai primi 6 mesi del 2019, nonostante il positivo risultato del general cargo (in particolare dei prodotti forestali) che ha chiuso questa prima parte dell' anno in crescita dell' 8,7%. Riduzioni importanti sono state invece registrate per il settore rotabile (-19,4%) e per la merce containerizzata (-10,5%). Alla riduzione in doppia cifra delle merci varie deve infatti essere attribuito il 63,2% della contrazione complessiva dello scalo del I semestre di quest' anno pari ad oltre 3 milioni di tonnellate. Alla performance negativa registrata in termini di tonnellate movimentate hanno inoltre contribuito il settore delle rinfuse liquide (-23,6%) e quello delle rinfuse solide, anche se in misura più contenuta, (-3%). Per quanto riguarda i contenitori il primo semestre 2020 si è chiuso con un calo del 9,9% e 367.393 TEU movimentati. In flessione è risultato sia il traffico hinterland da/per il **porto** (-11,5%) sia il traffico di trasbordo (-6%) che tuttavia continua a costituire oltre il 30% dei volumi complessivi movimentati dallo scalo. Per i contenitori pieni, maggio è risultato il mese peggiore: rispetto allo scorso anno si sono registrate diminuzioni in termini di teu movimentati del 36,2% in import e del 32,1% in export. Dal mese di maggio in effetti anche per il **porto** di Livorno sono state ridotte le frequenze degli scali di alcuni servizi di linea come per il servizio MGX di HapagLloyd. Dati negativi anche per il traffico rotabile del **porto** che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo del 16,8% in termini di mezzi commerciali movimentati. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l' imbarco. Rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno il calo è stato del 16,3% in sbarco e del 17,3% in imbarco. La movimentazione complessiva dei mezzi commerciali è stata di 217.012 unità di cui 106.756 in sbarco e 110.256 in imbarco. Il traffico delle auto nuove, che ha chiaramente risentito del crollo delle vendite e dei conseguenti mancati ritiri da parte dei concessionari, ha presentato una riduzione del 46,1%: in questa prima parte dell' anno sono state movimentate 195.564 vetture contro le 362.695 dello scorso anno. Risultati pessimi, ovviamente, anche per i passeggeri traghetti, che hanno totalizzato nel primo semestre del 2020 286.265 unità sbarcate/imbarcate. Il calo complessivo è stato del 68,2% rispetto al 2019 pari a quasi 614 mila passeggeri in meno. I prodotti forestali nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta kraft e legname) sono invece risultati l' unico traffico commerciale in positivo con 872.073 ton movimentate. Rispetto al I semestre 2019 i volumi movimentati hanno segnato un incremento percentuale del l' 8,6% con un aumento allo sbarco del 5,2% e un forte incremento all' imbarco dove le tonnellate movimentate sono quasi triplicate (costituiscono tuttavia appena il 5% della movimentazione complessiva dello scalo). Per il settore delle crociere con l' attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo le perdite sono state ancora più pesanti, con una contrazione del 93,6% sia del numero dei





Il Nautilus

Livorno

rispetto a quanto rilevato nel 2019). **Porto** di Piombino Nel primo semestre il **porto** di Piombino ha movimentato 1.465.895 tonnellate di merce, il 39,9% in meno rispetto ai valori dello stesso periodo dell' anno precedente. In calo sia le rinfuse liquide (38.401 tonnellate movimentate, -9,3%) che quelle solide (743.143 tonnellate, -34%). In diminuzione anche le merci varie, del 46,2% rispetto ai primi sei mesi del 2019, a 587.569 tonnellate. Il traffico rotabile del **porto** ha fatto registrare un calo del 31,3% in termini di mezzi movimentati. La movimentazione complessiva è stata di 32.856 unità, di cui 16.321 in sbarco e 16.535 in imbarco. Il traffico traghetti ha totalizzato una flessione del 59,1%. Complessivamente sono stati movimentati 483.228 passeggeri. L' attività crocieristica, invece, è completamente ferma. Porti elbani Con oltre 675 mila tonnellate movimentate, i porti dell' Isola d' Elba hanno chiuso il semestre con un calo del 44,6%. Il traffico rotabile, che rappresenta la totalità dei volumi di merce imbarcati e sbarcati negli scali di riferimento (Portoferraio, Rio Marina e Cavo), è calato del 30,7% in termini di mezzi movimentati. Complessivamente sono state imbarcate e sbarcate 32.266 unità, 14.264 in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. I passeggeri dei traghetti sono risultati 480.510, il 58,9% in meno rispetto alle oltre 1,1 milioni di unità di gennaio-giugno 2019.

Informare

Livorno

Nel secondo trimestre il traffico delle merci nel porto di Livorno è diminuito del -19,9%

A Piombino il calo è stato del -56,7% Nel secondo trimestre del 2020 i porti amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno movimentato 8,65 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -27,4% sul corrispondente periodo dello scorso anno, di cui 7,64 milioni di tonnellate movimentate dal **porto di Livorno** (-19,9%) e 669mila tonnellate dal **porto di Piombino** (-56,7%). Nel **porto di Livorno** il traffico delle merci varie è ammontato 5,49 milioni di tonnellate (-21,6%), di cui 2,88 milioni di tonnellate di rotabili (-30,3%), 2,15 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-12,7%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 182mila teu (-12,1%) e 464mila tonnellate di merci convenzionali (+11,9%). Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 1,92 milioni di tonnellate (-17,4%), incluse 799mila tonnellate di petrolio grezzo (29,0%), 824mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-5,1%), 59mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-21,3%), 157mila tonnellate di prodotti chimici (-3,4%) e 81mila tonnellate di altri carichi liquidi (-13,3%). Nel segmento delle rinfuse solide sono state movimentate 226mila tonnellate (+13,6%), di cui 74mila tonnellate di minerali, cementi e calci (-1,1%), 61mila tonnellate di cereali (+8,8%), 21mila tonnellate di prodotti chimici (+327,2%), 6mila tonnellate di prodotti metallurgici (-51,8%), 4mila tonnellate di carboni e 61mila tonnellate di altre rinfuse secche (+18,5%). Particolarmente accentuato l' impatto della pandemia di coronavirus sul traffico dei passeggeri nel **porto di Livorno**, con l' azzeramento del traffico crocieristico rispetto a 242mila crocieristi nel secondo trimestre del 2019 e 146mila passeggeri dei traghetti (-79,2%). Pesanti anche le ripercussioni sul **porto di Piombino** dove nel secondo trimestre di quest' anno i passeggeri movimentati sono stati 277mila (-69,5%).



Alto Tirreno, semestre negativo

Il consuntivo dei dati del primo semestre 2020 presenta per i porti del Sistema dell' Alto Tirreno un bilancio negativo che va inquadrato nella situazione generale di emergenza che, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun **porto** italiano. Complessivamente, gli scali portuali di **Livorno**, Piombino e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato nel periodo di riferimento 17.696.241 tonnellate di merce, il 20,7% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. Il **porto** di **Livorno** Le statistiche elaborate dall' AdSP e divise per porti presentano per lo scalo labronico un traffico complessivo di 15,5 milioni di tonnellate di merce, in diminuzione del 16,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. In termini di tonnellaggio, la flessione più importante è stata registrata per il settore delle merci varie che, complessivamente si sono attestate a 11,5 milioni di tonnellate, in calo del 14,5% rispetto ai primi 6 mesi del 2019, nonostante il positivo risultato del general cargo (in particolare dei prodotti forestali) che ha chiuso questa prima parte dell' anno in crescita dell' 8,7%. Riduzioni importanti sono state invece registrate per il settore rotabile (-19,4%) e per la merce containerizzata (-10,5%).

Alla riduzione in doppia cifra delle merci varie deve infatti essere attribuito il 63,2% della contrazione complessiva dello scalo del I semestre di quest' anno pari ad oltre 3 milioni di tonnellate. Alla performance negativa registrata in termini di tonnellate movimentate hanno inoltre contribuito il settore delle rinfuse liquide (-23,6%) e quello delle rinfuse solide, anche se in misura più contenuta, (-3%). Per quanto riguarda i contenitori il primo semestre 2020 si è chiuso con un calo del 9,9% e 367.393 TEU movimentati. In flessione è risultato sia il traffico hinterland da/per il **porto** (-11,5%) sia il traffico di trasbordo (-6%) che tuttavia continua a costituire oltre il 30% dei volumi complessivi movimentati dallo scalo. Per i contenitori pieni, il mese peggiore è risultato quello di maggio dove rispetto allo scorso anno si sono registrate diminuzioni in termini di teu movimentati del 36,2% in import e del 32,1% in export. Da maggio, in effetti, anche per il **porto** di **Livorno** sono state ridotte le frequenze degli scali di alcuni servizi di linea come per il servizio MGX di HapagLloyd. Dati negativi anche per il traffico rotabile del **porto** che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo del 16,8% in termini di mezzi commerciali movimentati. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l' imbarco. Rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno il calo è stato del 16,3% in sbarco e del 17,3% in imbarco. La movimentazione complessiva dei mezzi commerciali è stata di 217.012 unità di cui 106.756 in sbarco e 110.256 in imbarco. Il traffico delle auto nuove, che ha chiaramente risentito del crollo delle vendite e dei conseguenti mancati ritiri da parte dei concessionari, ha presentato una riduzione del 46,1%: in questa prima parte dell' anno sono state movimentate 195.564 vetture contro le 362.695 dello scorso anno. Risultati pessimi, ovviamente, anche per i passeggeri traghetti, che hanno totalizzato nel primo semestre del 2020 286.265 unità sbarcate/imbarcate. Il calo complessivo è stato del 68,2% rispetto al 2019 pari a quasi 614 mila passeggeri in meno. I prodotti forestali nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta kraft e legname) sono invece risultati l' unico traffico commerciale in positivo con 872.073 ton movimentate. Rispetto al I semestre 2019 i volumi movimentati hanno segnato un incremento percentuale del l' 8,6% con un aumento allo sbarco del 5,2% e un forte incremento all' imbarco dove le tonnellate movimentate sono quasi triplicate (costituiscono tuttavia appena il 5% della movimentazione complessiva dello scalo). Per il settore delle crociere con l' attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo le perdite sono state ancora più pesanti, con una contrazione del 93,6% sia del numero dei

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CAGLI

12 Aprile 2019 - 11€

Porti in affanno

Alto Tirreno, semestre negativo

di Redazione Port News

Il consuntivo dei dati del primo semestre 2020 presenta per i porti del Sistema dell' Alto Tirreno un bilancio negativo che va inquadrato nella situazione generale di emergenza che, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun porto italiano.

Complessivamente, gli scali portuali di Livorno, Piombino e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato nel periodo di riferimento 17.696.241 tonnellate di merce, il 20,7% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. Il porto di Livorno Le statistiche elaborate dall' AdSP e divise per porti presentano per lo scalo labronico un traffico complessivo di 15,5 milioni di tonnellate di merce, in diminuzione del 16,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. In termini di tonnellaggio, la flessione più importante è stata registrata per il settore delle merci varie che, complessivamente si sono attestate a 11,5 milioni di tonnellate, in calo del 14,5% rispetto ai primi 6 mesi del 2019, nonostante il positivo risultato del general cargo (in particolare dei prodotti forestali) che ha chiuso questa prima parte dell' anno in crescita dell' 8,7%. Riduzioni importanti sono state invece registrate per il settore rotabile (-19,4%) e per la merce containerizzata (-10,5%).

Alla riduzione in doppia cifra delle merci varie deve infatti essere attribuito il 63,2% della contrazione complessiva dello scalo del I semestre di quest' anno pari ad oltre 3 milioni di tonnellate. Alla performance negativa registrata in termini di tonnellate movimentate hanno inoltre contribuito il settore delle rinfuse liquide (-23,6%) e quello delle rinfuse solide, anche se in misura più contenuta, (-3%). Per quanto riguarda i contenitori il primo semestre 2020 si è chiuso con un calo del 9,9% e 367.393 TEU movimentati. In flessione è risultato sia il traffico hinterland da/per il porto (-11,5%) sia il traffico di trasbordo (-6%) che tuttavia continua a costituire oltre il 30% dei volumi complessivi movimentati dallo scalo. Per i contenitori pieni, il mese peggiore è risultato quello di maggio dove rispetto allo scorso anno si sono registrate diminuzioni in termini di teu movimentati del 36,2% in import e del 32,1% in export. Da maggio, in effetti, anche per il porto di Livorno sono state ridotte le frequenze degli scali di alcuni servizi di linea come per il servizio MGX di HapagLloyd. Dati negativi anche per il traffico rotabile del porto che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo del 16,8% in termini di mezzi commerciali movimentati. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l' imbarco. Rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno il calo è stato del 16,3% in sbarco e del 17,3% in imbarco. La movimentazione complessiva dei mezzi commerciali è stata di 217.012 unità di cui 106.756 in sbarco e 110.256 in imbarco. Il traffico delle auto nuove, che ha chiaramente risentito del crollo delle vendite e dei conseguenti mancati ritiri da parte dei concessionari, ha presentato una riduzione del 46,1%: in questa prima parte dell' anno sono state movimentate 195.564 vetture contro le 362.695 dello scorso anno. Risultati pessimi, ovviamente, anche per i passeggeri traghetti, che hanno totalizzato nel primo semestre del 2020 286.265 unità sbarcate/imbarcate. Il calo complessivo è stato del 68,2% rispetto al 2019 pari a quasi 614 mila passeggeri in meno. I prodotti forestali nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta kraft e legname) sono invece risultati l' unico traffico commerciale in positivo con 872.073 ton movimentate. Rispetto al I semestre 2019 i volumi movimentati hanno segnato un incremento percentuale del l' 8,6% con un aumento allo sbarco del 5,2% e un forte incremento all' imbarco dove le tonnellate movimentate sono quasi triplicate (costituiscono tuttavia appena il 5% della movimentazione complessiva dello scalo). Per il settore delle crociere con l' attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo le perdite sono state ancora più pesanti, con una contrazione del 93,6% sia del numero dei

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CAGLI

12 Aprile 2019 - 11€

Porti in affanno

Alto Tirreno, semestre negativo

di Redazione Port News

Il consuntivo dei dati del primo semestre 2020 presenta per i porti del Sistema dell' Alto Tirreno un bilancio negativo che va inquadrato nella situazione generale di emergenza che, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun porto italiano.

Complessivamente, gli scali portuali di Livorno, Piombino e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato nel periodo di riferimento 17.696.241 tonnellate di merce, il 20,7% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. Il porto di Livorno Le statistiche elaborate dall' AdSP e divise per porti presentano per lo scalo labronico un traffico complessivo di 15,5 milioni di tonnellate di merce, in diminuzione del 16,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. In termini di tonnellaggio, la flessione più importante è stata registrata per il settore delle merci varie che, complessivamente si sono attestate a 11,5 milioni di tonnellate, in calo del 14,5% rispetto ai primi 6 mesi del 2019, nonostante il positivo risultato del general cargo (in particolare dei prodotti forestali) che ha chiuso questa prima parte dell' anno in crescita dell' 8,7%. Riduzioni importanti sono state invece registrate per il settore rotabile (-19,4%) e per la merce containerizzata (-10,5%).

Alla riduzione in doppia cifra delle merci varie deve infatti essere attribuito il 63,2% della contrazione complessiva dello scalo del I semestre di quest' anno pari ad oltre 3 milioni di tonnellate. Alla performance negativa registrata in termini di tonnellate movimentate hanno inoltre contribuito il settore delle rinfuse liquide (-23,6%) e quello delle rinfuse solide, anche se in misura più contenuta, (-3%). Per quanto riguarda i contenitori il primo semestre 2020 si è chiuso con un calo del 9,9% e 367.393 TEU movimentati. In flessione è risultato sia il traffico hinterland da/per il porto (-11,5%) sia il traffico di trasbordo (-6%) che tuttavia continua a costituire oltre il 30% dei volumi complessivi movimentati dallo scalo. Per i contenitori pieni, il mese peggiore è risultato quello di maggio dove rispetto allo scorso anno si sono registrate diminuzioni in termini di teu movimentati del 36,2% in import e del 32,1% in export. Da maggio, in effetti, anche per il porto di Livorno sono state ridotte le frequenze degli scali di alcuni servizi di linea come per il servizio MGX di HapagLloyd. Dati negativi anche per il traffico rotabile del porto che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo del 16,8% in termini di mezzi commerciali movimentati. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l' imbarco. Rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno il calo è stato del 16,3% in sbarco e del 17,3% in imbarco. La movimentazione complessiva dei mezzi commerciali è stata di 217.012 unità di cui 106.756 in sbarco e 110.256 in imbarco. Il traffico delle auto nuove, che ha chiaramente risentito del crollo delle vendite e dei conseguenti mancati ritiri da parte dei concessionari, ha presentato una riduzione del 46,1%: in questa prima parte dell' anno sono state movimentate 195.564 vetture contro le 362.695 dello scorso anno. Risultati pessimi, ovviamente, anche per i passeggeri traghetti, che hanno totalizzato nel primo semestre del 2020 286.265 unità sbarcate/imbarcate. Il calo complessivo è stato del 68,2% rispetto al 2019 pari a quasi 614 mila passeggeri in meno. I prodotti forestali nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta kraft e legname) sono invece risultati l' unico traffico commerciale in positivo con 872.073 ton movimentate. Rispetto al I semestre 2019 i volumi movimentati hanno segnato un incremento percentuale del l' 8,6% con un aumento allo sbarco del 5,2% e un forte incremento all' imbarco dove le tonnellate movimentate sono quasi triplicate (costituiscono tuttavia appena il 5% della movimentazione complessiva dello scalo). Per il settore delle crociere con l' attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo le perdite sono state ancora più pesanti, con una contrazione del 93,6% sia del numero dei



Port News

Livorno

132 in meno rispetto a quanto rilevato nel 2019). **Porto** di Piombino Nel primo semestre il **porto** di Piombino ha movimentato 1.465.895 tonnellate di merce, il 39,9% in meno rispetto ai valori dello stesso periodo dell' anno precedente. In calo sia le rinfuse liquide (38.401 tonnellate movimentate, -9,3%) che quelle solide (743.143 tonnellate, -34%). In diminuzione anche le merci varie, del 46,2% rispetto ai primi sei mesi del 2019, a 587.569 tonnellate. Il traffico rotabile del **porto** ha fatto registrare un calo del 31,3% in termini di mezzi movimentati. La movimentazione complessiva è stata di 32.856 unità, di cui 16.321 in sbarco e 16.535 in imbarco. Il traffico traghetti ha totalizzato una flessione del 59,1%. Complessivamente sono stati movimentati 483.228 passeggeri. L' attività crocieristica, invece, è completamente ferma. Porti elbani Con oltre 675 mila tonnellate movimentate, i porti dell' Isola d' Elba hanno chiuso il semestre con un calo del 44,6%. Il traffico rotabile, che rappresenta la totalità dei volumi di merce imbarcati e sbarcati negli scali di riferimento (Portoferraio, Rio Marina e Cavo), è calato del 30,7% in termini di mezzi movimentati. Complessivamente sono state imbarcate e sbarcate 32.266 unità, 14.264 in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. I passeggeri dei traghetti sono risultati 480.510, il 58,9% in meno rispetto alle oltre 1,1 milioni di unità di gennaio-giugno 2019. Per maggiori informazioni cliccare [qui](#).

I porti dell' Alto Tirreno, statistiche 2020 - primo semestre

GAM EDITORI

13 agosto 2020 - Il consuntivo dei dati del primo semestre 2020 presenta per i porti del Sistema dell' Alto Tirreno un bilancio negativo che va inquadrato nella situazione generale di emergenza che, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun **porto** italiano. Complessivamente, gli scali portuali di **Livorno**, Piombino e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato nel periodo di riferimento 17.696.241 tonnellate di merce, il 20,7% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. Le statistiche elaborate dall' AdSP e divise per porti presentano per lo scalo labronico un traffico complessivo di 15,5 milioni di tonnellate di merce, in diminuzione del 16,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. In termini di tonnellaggio, la flessione più importante è stata registrata per il settore delle merci varie che, complessivamente si sono attestate a 11,5 milioni di tonnellate, in calo del 14,5% rispetto ai primi 6 mesi del 2019, nonostante il positivo risultato del general cargo (in particolare dei prodotti forestali) che ha chiuso questa prima parte dell' anno in crescita dell' 8,7%. Riduzioni importanti sono state invece registrate per il settore rotabile (-19,4%) e per la merce containerizzata (-10,5%). Alla riduzione in doppia cifra delle merci varie deve infatti essere attribuito il 63,2% della contrazione complessiva dello scalo del I semestre di quest' anno pari ad oltre 3 milioni di tonnellate. Alla performance negativa registrata in termini di tonnellate movimentate hanno inoltre contribuito il settore delle rinfuse liquide (-23,6%) e quello delle rinfuse solide, anche se in misura più contenuta, (-3%). Per quanto riguarda i contenitori il primo semestre 2020 si è chiuso con un calo del 9,9% e 367.393 TEU movimentati. In flessione è risultato sia il traffico hinterland da/per il **porto** (-11,5%) sia il traffico di trasbordo (-6%) che tuttavia continua a costituire oltre il 30% dei volumi complessivi movimentati dallo scalo. Per i contenitori pieni, maggio è risultato il mese peggiore: rispetto allo scorso anno si sono registrate diminuzioni in termini di teu movimentati del 36,2% in import e del 32,1% in export. Dal mese di maggio in effetti anche per il **porto** di **Livorno** sono state ridotte le frequenze degli scali di alcuni servizi di linea come per il servizio MGX di HapagLloyd.



Shipping Italy

Livorno

Nei porti toscani calo marcato di container, ro-ro e merci varie nel primo semestre 2020

Il consuntivo dei dati del primo semestre 2020 presenta per i porti del Sistema dell' Alto Tirreno un bilancio negativo che "va inquadrato - spiega l' ente livornese in una nota - nella situazione generale di emergenza che, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun **porto** italiano". Complessivamente, gli scali portuali di **Livorno**, Piombino e quelli elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato nel periodo di riferimento 17.696.241 tonnellate di merce, il 20,7% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. Il **porto** di **Livorno** Le statistiche elaborate dall' AdSP e divise per porti presentano per lo scalo labronico un traffico complessivo di 15,5 milioni di tonnellate di merce, in diminuzione del 16,6% rispetto allo stesso periodo del 2019. In termini di tonnellaggio, la flessione più importante è stata registrata per il settore delle merci varie che, complessivamente si sono attestate a 11,5 milioni di tonnellate, in calo del 14,5% rispetto ai primi 6 mesi del 2019, nonostante il positivo risultato del general cargo (in particolare dei prodotti forestali) che ha chiuso questa prima parte dell' anno in crescita dell' 8,7%. Riduzioni importanti sono state invece registrate per il settore rotabile (-19,4%) e per la merce containerizzata (-10,5%). Alla riduzione in doppia cifra delle merci varie deve infatti essere attribuito il 63,2% della contrazione complessiva dello scalo del I semestre di quest' anno pari ad oltre 3 milioni di tonnellate. Alla performance negativa registrata in termini di tonnellate movimentate hanno inoltre contribuito il settore delle rinfuse liquide (-23,6%) e quello delle rinfuse solide, anche se in misura più contenuta, (-3%). Per quanto riguarda i contenitori il primo semestre 2020 si è chiuso con un calo del 9,9% e 367.393 Teu movimentati. In flessione è risultato sia il traffico hinterland da/per il **porto** (-11,5%) sia il traffico di trasbordo (-6%) che tuttavia continua a costituire oltre il 30% dei volumi complessivi movimentati dallo scalo. Per i contenitori pieni, maggio è risultato il mese peggiore: rispetto allo scorso anno si sono registrate diminuzioni in termini di Teu movimentati del 36,2% in import e del 32,1% in export. Dal mese di maggio in effetti anche per il **porto** di **Livorno** sono state ridotte le frequenze degli scali di alcuni servizi di linea come il Mgx di Hapag Lloyd. Dati negativi anche per il traffico rotabile del **porto** che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo del 16,8% in termini di mezzi commerciali movimentati. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l' imbarco. Rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno il calo è stato del 16,3% in sbarco e del 17,3% in imbarco. La movimentazione complessiva dei mezzi commerciali è stata di 217.012 unità di cui 106.756 in sbarco e 110.256 in imbarco. Il traffico delle auto nuove, che ha chiaramente risentito del crollo delle vendite e dei conseguenti mancati ritiri da parte dei concessionari, ha presentato una riduzione del 46,1%: in questa prima parte dell' anno sono state movimentate 195.564 vetture contro le 362.695 dello scorso anno. Risultati pessimi, ovviamente, anche per i passeggeri traghetti, che hanno totalizzato nel primo semestre del 2020 286.265 unità sbarcate/imbarcate. Il calo complessivo è stato del 68,2% rispetto al 2019 pari a quasi 614 mila passeggeri in meno. I prodotti forestali nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta kraft e legname) sono invece risultati l' unico traffico commerciale in positivo con 872.073 tonnellate movimentate. Rispetto al I semestre 2019 i volumi hanno segnato un incremento percentuale del l' 8,6% con un aumento allo sbarco del 5,2% e un forte incremento all' imbarco dove le tonnellate movimentate sono quasi triplicate (costituiscono tuttavia appena il 5% della movimentazione complessiva dello scalo). Per il settore delle crociere con l' attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo le perdite sono state ancora più pesanti, con una contrazione del 93,6% sia del numero dei





Shipping Italy

Livorno

che del numero di scali (n.132 in meno rispetto a quanto rilevato nel 2019). **Porto** di Piombino Nel primo semestre il **porto** di Piombino ha movimentato 1.465.895 tonnellate di merce, il 39,9% in meno rispetto ai valori dello stesso periodo dell' anno precedente. In calo sia le rinfuse liquide (38.401 tonnellate movimentate, -9,3%) che quelle solide (743.143 tonnellate, -34%). In diminuzione anche le merci varie, del 46,2% rispetto ai primi sei mesi del 2019, a 587.569 tonnellate. Il traffico rotabile del **porto** ha fatto registrare un calo del 31,3% in termini di mezzi movimentati. La movimentazione complessiva è stata di 32.856 unità, di cui 16.321 in sbarco e 16.535 in imbarco. Il traffico traghetti ha totalizzato una flessione del 59,1%. Complessivamente sono stati movimentati 483.228 passeggeri. L' attività crocieristica, invece, è completamente ferma. Porti elbani Con oltre 675 mila tonnellate movimentate, i porti dell' Isola d' Elba hanno chiuso il semestre con un calo del 44,6%. Il traffico rotabile, che rappresenta la totalità dei volumi di merce imbarcati e sbarcati negli scali di riferimento (Portoferraio, Rio Marina e Cavo), è calato del 30,7% in termini di mezzi movimentati. Complessivamente sono state imbarcate e sbarcate 32.266 unità, 14.264 in meno rispetto ai primi sei mesi del 2019. I passeggeri dei traghetti sono risultati 480.510, il 58,9% in meno rispetto alle oltre 1,1 milioni di unità di gennaio-giugno 2019.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Stretta sui turisti di rientro Porto crocevia ad alto rischio

Tamponi obbligatori a chi arriva da Spagna, Croazia, Malta, Grecia

La Regione si prepara a varare il decreto attraverso il quale rendere attiva l' Ordinanza che obbliga i cittadini marchigiani di rientro dalle vacanze in Grecia, Croazia, Spagna e Malta a sottoporsi a tampone naso-faringeo o esame sierologico. Raggiunta ieri pomeriggio l' intesa tra Governo e Regioni per un' ordinanza nazionale, dunque applicabile a livello unitario. La conferenza, alla presenza del Ministro della Salute Roberto Speranza, ha raggiunto l' accordo e già da oggi, salvo ritardi burocratici, dovrebbe essere operativa. Ci sono voluti quasi dieci giorni per convincere i vertici del Governo e di Palazzo Raffaello sulla necessità di un provvedimento a questo punto indispensabile oltre che urgente. Ieri mattina il presidente Ceriscioli, così come stava avvenendo in regioni come la Campania e l' Emilia Romagna, aveva dato disposizione di predisporre un' ordinanza per i turisti marchigiani di rientro dalle vacanze. L' accordo su un testo nazionale ha risolto il problema. Da stabilire le modalità esatte per lo svolgimento del test. Difficile pensare ad un tampone direttamente allo

sbarco, sia in **porto** che in aeroporto, più plausibile pensare all' obbligatorietà di contattare le autorità sanitarie dell' Asur, dipartimento di prevenzione, entro 24-48 ore dal rientro in Italia. Il costo dei tamponi o in alternativa degli esami sierologici sarà a carico del Servizio sanitario regionale. Da inizio agosto, per la precisione nell' ultima settimana, sono stati una ventina i nostri corregionali ad evidenziare la propria positività al Covid-19 dopo aver trascorso alcuni giorni nei Paesi frontalieri dell' Adriatico e dell' Egeo. Rientravano tutti, appunto, da Grecia e Croazia senza che i controlli agli imbarchi e a bordo dei traghetti avessero evidenziato anomalie. Di Pierfrancesco Curzi Qualcosa non ha funzionato e quando le istituzioni se ne sono accorte era ormai troppo tardi. potenzialmente potrebbero essere decine, se non addirittura centinaia, le persone transitate attraverso il **porto** di **Ancona** dopo gli sbarchi dai traghetti provenienti dai porti greci di Patrasso e Igoumenitsa e quelli croati di Spalato e Zara. Se non fosse stato per il caso sintomatico, registrato la settimana scorsa, di un giovane fanese risultato positivo al test forse non sarebbe mai stato possibile individuare quello che va considerato un focolaio. Il giovane rientrava dalla Croazia e dopo di lui sono stati 11 i soggetti finiti nella stessa indagine epidemiologica. La maggior parte avevano viaggiato insieme e si sono contagiati, altri sono stati coinvolti indirettamente, uno addirittura dopo una partita a calcetto anche se in Croazia non c' era andato. Ad essere contagiati in Croazia e Grecia, tuttavia, non sono stati soltanto cittadini marchigiani, ma anche altri residenti in regioni molto lontane che però hanno viaggiato verso i due Paesi transitando attraverso il **porto** d'orico. È il caso, ad esempio, di un altro piccolo focolaio che ha coinvolto, per ora, sette giovani salentini risultati positivi al Coronavirus dopo una vacanza premio per la maturità in Grecia. Ai primi cinque positivi al test, quattro di Muro Leccese e uno di Squinzano, si sono aggiunti anche altri due amici di Cutrofiano, tutti comuni della provincia di Lecce. A quanto ricostruito, erano in dieci i componenti della comitiva che si era recata a Corfù. Per rientrare in Italia hanno preso un traghetto per **Ancona** e poi hanno viaggiato in treno fino a Lecce. A quanto si apprende, uno dei ragazzi ha scoperto di essere positivo dopo un tampone eseguito in una struttura privata su consiglio di suo padre. L' intero gruppo, appena sbarcato ad **Ancona**, non è salito su dei mezzi privati per rientrare a casa, ma ha girato ad **Ancona**, quanto meno per andare alla stazione e prendere il treno verso sud. Teoricamente durante la loro permanenza nella città dorica potrebbero essere entrati a contatto diretto con altre persone, con le conseguenze del

2

ANCONA - 13 AGOSTO 2020 - IL RESTO DEL CARLINO

Ancona

La lotta al virus

Stretta sui turisti di rientro Porto crocevia ad alto rischio

Tamponi obbligatori a chi arriva da Spagna, Croazia, Malta, Grecia



La Regione si prepara a varare il decreto attraverso il quale rendere attiva l' Ordinanza che obbliga i cittadini marchigiani di rientro dalle vacanze in Grecia, Croazia, Spagna e Malta a sottoporsi a tampone naso-faringeo o esame sierologico. Raggiunta ieri pomeriggio l' intesa tra Governo e Regioni per un' ordinanza nazionale, dunque applicabile a livello unitario. La conferenza, alla presenza del Ministro della Salute Roberto Speranza, ha raggiunto l' accordo e già da oggi, salvo ritardi burocratici, dovrebbe essere operativa. Ci sono voluti quasi dieci giorni per convincere i vertici del Governo e di Palazzo Raffaello sulla necessità di un provvedimento a questo punto indispensabile oltre che urgente. Ieri mattina il presidente Ceriscioli, così come stava avvenendo in regioni come la Campania e l' Emilia Romagna, aveva dato disposizione di predisporre un' ordinanza per i turisti marchigiani di rientro dalle vacanze. L' accordo su un testo nazionale ha risolto il problema. Da stabilire le modalità esatte per lo svolgimento del test. Difficile pensare ad un tampone direttamente allo sbarco, sia in porto che in aeroporto, più plausibile pensare all' obbligatorietà di contattare le autorità sanitarie dell' Asur, dipartimento di prevenzione, entro 24-48 ore dal rientro in Italia. Il costo dei tamponi o in alternativa degli esami sierologici sarà a carico del Servizio sanitario regionale. Da inizio agosto, per la precisione nell' ultima settimana, sono stati una ventina i nostri corregionali ad evidenziare la propria positività al Covid-19 dopo aver trascorso alcuni giorni nei Paesi frontalieri dell' Adriatico e dell' Egeo. Rientravano tutti, appunto, da Grecia e Croazia senza che i controlli agli imbarchi e a bordo dei traghetti avessero evidenziato anomalie. Di Pierfrancesco Curzi Qualcosa non ha funzionato e quando le istituzioni se ne sono accorte era ormai troppo tardi. potenzialmente potrebbero essere decine, se non addirittura centinaia, le persone transitate attraverso il porto di Ancona dopo gli sbarchi dai traghetti provenienti dai porti greci di Patrasso e Igoumenitsa e quelli croati di Spalato e Zara. Se non fosse stato per il caso sintomatico, registrato la settimana scorsa, di un giovane fanese risultato positivo al test forse non sarebbe mai stato possibile individuare quello che va considerato un focolaio. Il giovane rientrava dalla Croazia e dopo di lui sono stati 11 i soggetti finiti nella stessa indagine epidemiologica. La maggior parte avevano viaggiato insieme e si sono contagiati, altri sono stati coinvolti indirettamente, uno addirittura dopo una partita a calcetto anche se in Croazia non c' era andato. Ad essere contagiati in Croazia e Grecia, tuttavia, non sono stati soltanto cittadini marchigiani, ma anche altri residenti in regioni molto lontane che però hanno viaggiato verso i due Paesi transitando attraverso il porto d'orico. È il caso, ad esempio, di un altro piccolo focolaio che ha coinvolto, per ora, sette giovani salentini risultati positivi al Coronavirus dopo una vacanza premio per la maturità in Grecia. Ai primi cinque positivi al test, quattro di Muro Leccese e uno di Squinzano, si sono aggiunti anche altri due amici di Cutrofiano, tutti comuni della provincia di Lecce. A quanto ricostruito, erano in dieci i componenti della comitiva che si era recata a Corfù. Per rientrare in Italia hanno preso un traghetto per Ancona e poi hanno viaggiato in treno fino a Lecce. A quanto si apprende, uno dei ragazzi ha scoperto di essere positivo dopo un tampone eseguito in una struttura privata su consiglio di suo padre. L' intero gruppo, appena sbarcato ad Ancona, non è salito su dei mezzi privati per rientrare a casa, ma ha girato ad Ancona, quanto meno per andare alla stazione e prendere il treno verso sud. Teoricamente durante la loro permanenza nella città dorica potrebbero essere entrati a contatto diretto con altre persone, con le conseguenze del

Il focolaio di Ancona è legato a un gruppo di turisti che sono rientrati in Italia da Grecia e Croazia. Ieri mattina il presidente Ceriscioli, così come stava avvenendo in regioni come la Campania e l' Emilia Romagna, aveva dato disposizione di predisporre un' ordinanza per i turisti marchigiani di rientro dalle vacanze. L' accordo su un testo nazionale ha risolto il problema. Da stabilire le modalità esatte per lo svolgimento del test. Difficile pensare ad un tampone direttamente allo sbarco, sia in porto che in aeroporto, più plausibile pensare all' obbligatorietà di contattare le autorità sanitarie dell' Asur, dipartimento di prevenzione, entro 24-48 ore dal rientro in Italia. Il costo dei tamponi o in alternativa degli esami sierologici sarà a carico del Servizio sanitario regionale. Da inizio agosto, per la precisione nell' ultima settimana, sono stati una ventina i nostri corregionali ad evidenziare la propria positività al Covid-19 dopo aver trascorso alcuni giorni nei Paesi frontalieri dell' Adriatico e dell' Egeo. Rientravano tutti, appunto, da Grecia e Croazia senza che i controlli agli imbarchi e a bordo dei traghetti avessero evidenziato anomalie. Di Pierfrancesco Curzi Qualcosa non ha funzionato e quando le istituzioni se ne sono accorte era ormai troppo tardi. potenzialmente potrebbero essere decine, se non addirittura centinaia, le persone transitate attraverso il porto di Ancona dopo gli sbarchi dai traghetti provenienti dai porti greci di Patrasso e Igoumenitsa e quelli croati di Spalato e Zara. Se non fosse stato per il caso sintomatico, registrato la settimana scorsa, di un giovane fanese risultato positivo al test forse non sarebbe mai stato possibile individuare quello che va considerato un focolaio. Il giovane rientrava dalla Croazia e dopo di lui sono stati 11 i soggetti finiti nella stessa indagine epidemiologica. La maggior parte avevano viaggiato insieme e si sono contagiati, altri sono stati coinvolti indirettamente, uno addirittura dopo una partita a calcetto anche se in Croazia non c' era andato. Ad essere contagiati in Croazia e Grecia, tuttavia, non sono stati soltanto cittadini marchigiani, ma anche altri residenti in regioni molto lontane che però hanno viaggiato verso i due Paesi transitando attraverso il porto d'orico. È il caso, ad esempio, di un altro piccolo focolaio che ha coinvolto, per ora, sette giovani salentini risultati positivi al Coronavirus dopo una vacanza premio per la maturità in Grecia. Ai primi cinque positivi al test, quattro di Muro Leccese e uno di Squinzano, si sono aggiunti anche altri due amici di Cutrofiano, tutti comuni della provincia di Lecce. A quanto ricostruito, erano in dieci i componenti della comitiva che si era recata a Corfù. Per rientrare in Italia hanno preso un traghetto per Ancona e poi hanno viaggiato in treno fino a Lecce. A quanto si apprende, uno dei ragazzi ha scoperto di essere positivo dopo un tampone eseguito in una struttura privata su consiglio di suo padre. L' intero gruppo, appena sbarcato ad Ancona, non è salito su dei mezzi privati per rientrare a casa, ma ha girato ad Ancona, quanto meno per andare alla stazione e prendere il treno verso sud. Teoricamente durante la loro permanenza nella città dorica potrebbero essere entrati a contatto diretto con altre persone, con le conseguenze del



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di simile è successo al 18enne di La Spezia rientrato dalla Grecia e transitato sempre al porto di Ancona. L'ultimo giorno di vacanza a Corfù il giovane aveva palesato febbre a 38° e diarrea e il test a cui si è sottoposto appena rientrato a casa ha evidenziato la sua positività. Le autorità croate in fase di imbarco e quelle sanitarie a bordo del traghetto non hanno evidenziato alcuna anomalia e questa falla è il vero problema. Al porto di Ancona i controlli ci sono, il sistema di sicurezza è attivo. Ieri alla stazione marittima c'era un discreto movimento, file in ingresso regolate dal termoscanner con conta persone e dal personale addetto. Dopo Ferragosto sarà tempo soprattutto di rientri. I prossimi due fine settimana sono da bollino nerissimo: si attendono migliaia di sbarchi. Impossibile, come ha detto ieri al Carlino il segretario generale dell'Autorità Portuale, Matteo Paroli, controllare tutti con i test rapidi. Non ci sono le strumentazioni adeguate, né gli spazi ad hoc. Ma la sicurezza non può mai venire meno.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crociere, si riparte con controlli rigidi

Temperatura e test sierologico prima dell'imbarco: chi risulta positivo e chi ha più di 37,5 gradi non viene ammesso a bordo. Le altre direttive: percorsi separati per chi sale e chi scende, sanificazione dei bagagli ed escursioni solo se organizzate

VIAGGI BLINDATI Il terminal crocieristico Amerigo Vespucci è tornato ad animarsi dopo cinque mesi di lockdown. Da giorni l'attività è frenetica per adeguare l'accoglienza dei primi turisti che arriveranno lunedì a Civitavecchia, a bordo della Msc Grandiosa (prima nave a salpare dopo l'emergenza Covid). «Abbiamo predisposto una serie di misure di sicurezza per garantire il distanziamento spiega il direttore generale di Roma Cruise Terminal, John Portelli e accessi contingentati nel terminal. Previsti due percorsi esterni e interni, differenziati per chi inizia o termina il viaggio e per chi rientra da una escursione». La novità delle crociere post Covid è infatti che non sarà possibile scendere dalla nave durante la sosta privatamente, ma solo con escursioni organizzate dalla compagnia e che sono comprese nel prezzo del biglietto, così come l'assicurazione. «I protocolli impongono massima cautela e controlli costanti dice Portelli impossibili con uscite libere». Prevista più volte la misurazione della temperatura corporea sia per gli ospiti che per il personale di bordo e di terra. «Un primo screening viene fatto nel piazzale, sotto una tenda allestita per lo scopo e prevede prosegua la compilazione della scheda sanitaria e il controllo della febbre. In caso di temperatura oltre 37,5 gradi, il crocierista viene fatto attendere due ore prima di un ulteriore successivo. Se la temperatura resta superiore al consentito, niente imbarco. Altro check point al piano superiore dove viene effettuato un test sierologico i cui risultati si hanno in 30 minuti. Solo dopo questo passaggio il crocierista ha accesso ai finger che portano a bordo. Massima cautela anche per i bagagli, che vengono passati sotto la macchina radiogena e sanificati prima dell'imbarco». Segnaletiche orizzontali e verticali consentono di rispettare il distanziamento di un metro fuori e di un metro e mezzo dentro il terminal, mentre l'ascensore è riservato a diversamente abili e nuclei familiari. La prova del fuoco lunedì mattina, quando è previsto l'imbarco di circa 700 passeggeri, mentre i 1500 saliti domenica a Genova lasceranno la nave a bordo di pullman per escursioni programmate. «Le norme anti Covid conclude Portelli allungano i tempi e richiedono anche da parte delle agenzie marittime un maggior impiego di personale, ma siamo ottimisti. La sicurezza di chi è in vacanza viene prima di tutto». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tante segnalazioni

Navi fumose, il Pincio tiene alta la tensione

Resta alta l'attenzione del Pincio verso i fumi neri, che ormai quotidianamente, si vedono uscire dai traghetti (in genere sempre gli stessi) in entrata o uscita del porto. Un'attenzione tenuta viva anche dalle tante segnalazioni di cittadini che ogni giorno arrivano al Comune o direttamente sulla mail o il telefono del sindaco Ernesto Tedesco. «Segnalazioni che ho girato al comandante della Capitaneria Francesco Tomas spiega il primo cittadino insieme a una lettera con la quale l'ho ringraziato per il lavoro che sta svolgendo. Purtroppo la situazione è molto seria e bisogna andare oltre i controlli, le sanzioni e le denunce. Ci sono però ruoli e competenze che non spettano al Comune. Mi auguro che come sollecitato dall'assessore all'Ambiente Manuel Magliani, l'Adsp convochi al più presto gli armatori e si riattivi il Blu Agreement». Intanto a chiedere la riattivazione dell'accordo scaduto nel 2019 e maggiore attenzione da parte del Pincio è anche, in una nota, il gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Crociere, si riparte con controlli rigidi
Temperatura e un allungo periodo dell'infuenza che risulta. «Le altre diventeranno percorsi separati per chi sale e chi scende piuttosto che chi ha più di 37,5 gradi non viene ammesso a bordo»
Sanificazione dei bagagli ed esercizi ad hoc organizzati

ESTATE 2020
Filiale di Tarquinia
Via Alceste Moschetti n. 8
Tel. 0766 098989
SEMPRE APERTA*
IDRAULICA - TERMICA - CONDIZIONAMENTO - SANITARI - RUBINETTERIE
IRRIGAZIONE - RISPARMIO ENERGETICO - UTENSILERIA PROFESSIONALE
Seguici su Facebook e Instagram
Siamo anche a Roma, Alatri, Ariccia, Latina, Monterotondo, Terni, Rieti e Viterbo
www.articolitermidraulici.it

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, subito 70 milioni dal Governo e l' Authority ne chiede altri 830

INFRASTRUTTURE Ottocentotrenta milioni di euro a fondo perduto. E' questa la richiesta avanzata nei giorni scorsi al Mit da parte del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Francesco Maria di Majo. Una cifra importante che servirà per completare il piano regolatore dello scalo e tra le altre cose a realizzare la darsena energetica grandi masse, tornata in auge per sopperire la dismissione anticipata della centrale a carbone. Ad annunciare la richiesta avanzata al ministero dei Trasporti (a pochi giorni dallo stanziamento di 69 milioni di euro per la realizzazione del terzo varco di accesso al porto in prossimità dell' area commerciale per ridurre il collegamento via bretella con l' A12) è stato ieri il presidente di Molo Vespucci. «Oltre ai finanziamenti appena accordati ha spiegato di Majo - abbiamo richiesto ulteriori contributi a fondo perduto per circa 830 milioni di euro per il completamento dei Piani Regolatori dei tre porti. La settimana scorsa, abbiamo presentato al Ministero le schede che dimostrano la maturità tecnica dei progetti per farli rientrare nel Recovery Fund. Tra tali obiettivi, anche la Darsena energetica grandi masse che ha ripreso vigore anche a seguito dell' anticipata dismissione della centrale Enel a carbone e delle politiche di sviluppo della componente commerciale del porto a servizio del bacino di consumo romano. L' aver ottenuto dal Governo una tale mole di finanziamenti a fondo perduto ha concluso di Majo ringraziando il ministro Paola De Micheli - alcuni dei quali potranno, in tempi rapidi, dar vita a cantieri di consistenti dimensioni ha un duplice significato: consentirà la creazione di occupazione e al porto di acquisire maggiore competitività nel settore dei traffici commerciali. A sottolineare l' importanza dei 69 milioni destinati a Civitavecchia nel Decreto infrastrutture è anche il senatore Bruno Astorre, segretario Pd del Lazio, che ricorda come si tratti di un «investimento straordinario del governo, fortemente voluto dal Pd per aprire una nuova pagina nelle infrastrutture del Lazio. Ora è necessario che l' **Autorità portuale**, acceleri i tempi». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Civitavecchia e Fiumicino, cento milioni per i nuovi porti

(AGR) 'I cento milioni sbloccati dal Governo per i porti di **Civitavecchia** e Fiumicino sono una notizia eccezionale per il nostro territorio. Serviranno a dare un impulso fondamentale a un comparto, quello commerciale e crocieristico, centrali per il Lazio. Un ringraziamento sincero al Senatore Bruno Astorre, segretario del Pd Lazio e membro della Commissione Lavori Pubblici e Trasporti, per il grande lavoro svolto in questi mesi che ha portato a un risultato importantissimo'. Così il consigliere regionale del Pd Lazio, Michela Califano. 'Si tratta di fondi - spiega l' esponente Pd - che ci permetteranno di continuare un percorso di rilancio del **porto** di **Civitavecchia** e di messa in sicurezza dell' importante flotta peschereccia di Fiumicino. Trenta milioni serviranno infatti per realizzare una darsena per le imbarcazioni di Fiumicino e per le infrastrutture riservate alla cantieristica navale. Progetti fermi purtroppo da troppo tempo che grazie a questo importante finanziamento riprenderanno vigore e prospettive. Gli altri 70 milioni saranno invece propedeutici a rendere sempre più sinergico il **Porto** di **Civitavecchia** alla città attraverso una nuova viabilità di accesso che ci permetterà di superare le reti ferroviarie e decongestionare la viabilità urbana. Il terzo varco centrale di accesso al **Porto**, cuore del progetto, consentirà il collegamento con la A12 e di indirizzare i traffici stradali in base alle diverse destinazioni'.



Lazio, AdSP: porti Civitavecchia e Fiumicino opere prioritarie

Dal DI Infrastrutture stanziati 100 mln per sviluppo

Roma, 12 ago. (askanews) - "I circa 100 milioni di euro stanziati giovedì scorso nell'ambito del Decreto Infrastrutture, dopo il via libera della Conferenza Stato-Regioni, riguardano l'accessibilità stradale al **porto** di **Civitavecchia** e la realizzazione della prima darsena (pescherecci) del nuovo **porto** commerciale di Fiumicino; entrambi rientrano in quei progetti che la Ministra Paola De Micheli ha recentemente citato tra gli interventi prioritari della portualità della Regione Lazio e su cui il Governo stanzierà ulteriori contributi a fondo perduto". Lo afferma il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. "Interventi - prosegue - che supportano il piano di azione che l'AdSP ha intrapreso negli ultimi anni per far diventare i tre porti del Lazio (**Civitavecchia**, Gaeta e Fiumicino), anche attraverso la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata, gli scalicommerci di riferimento della Capitale e della Regione (il cui tessuto produttivo pesa per circa il 50% su quello del Centro Italia e per l'11 su quello nazionale, oltre a rappresentare il secondo bacino di consumo a livello nazionale), in un'ottica di sviluppo dell'economia di prossimità e quindi di trasporto intelligente e sostenibile (riducendo le percorrenze chilometriche/miglia sia lato mare che lato terra). L'obiettivo ambientale deve oggi infatti orientare le scelte delle attività economiche e di quelle finanziarie, come stabilito dal recente Regolamento UE 2020/852 del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili. E' quindi fondamentale che il mondo dello shipping e della logistica scelga quei porti che siano più vicini alla destinazione finale delle merci". "Ma oltre ai finanziamenti appena accordati - spiega di Majo - abbiamo richiesto ulteriori contributi a fondo perduto per un valore complessivo di circa 830 milioni di euro per il completamento dei Piani Regolatori dei tre porti. In particolare, la settimana scorsa, abbiamo presentato al Ministero le schede che dimostrano la maturità tecnica dei progetti infrastrutturali sviluppati negli ultimi circa 4 anni da questa amministrazione e, segnatamente, dall'area tecnica".



Porti del Lazio: Di Majo, dal Decreto Infrastrutture e dal Recovery Fund importanti investimenti per lo sviluppo dei nostri porti

(FERPRESS) - Roma, 12 AGO - Il Decreto Infrastrutture, ha definito uno stanziamento di circa 100 milioni per l' accessibilità stradale al **porto** di **Civitavecchia** e la realizzazione della prima darsena (pescherecci) del nuovo **porto** commerciale di Fiumicino; entrambi gli investimenti - rileva una nota dell' Autorità portuale - "rientrano in quei progetti che la ministra Paola De Micheli ha recentemente citato tra gli interventi prioritari della portualità della Regione Lazio e su cui il Governo stanzierà ulteriori contributi a fondo perduto. Interventi questi che supportano il piano di azione che l' Autorità di Sistema Portuale ha intrapreso negli ultimi anni per far diventare i tre porti del Lazio (**Civitavecchia**, Gaeta e Fiumicino), anche attraverso la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata, gli scali commerciali di riferimento della Capitale e della Regione (il cui tessuto produttivo pesa per circa il 50% su quello del Centro Italia e per l' 11 su quello nazionale, oltre a rappresentare il secondo bacino di consumo a livello nazionale), in un' ottica di sviluppo dell' economia di prossimità e quindi di trasporto intelligente e sostenibile (riducendo le percorrenze chilometriche/migliaia sia lato mare che lato terra). L' obiettivo ambientale deve oggi infatti orientare le scelte delle attività economiche e di quelle finanziarie, come stabilito dal recente Regolamento UE 2020/852 del 18 giugno 2020 relativo all' istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili. E' quindi fondamentale che il mondo dello shipping e della logistica scelga quei porti che siano più vicini alla destinazione finale delle merci. Sul prossimo numero di Mobility Magazine, in distribuzione il 26 agosto un dossier sul progetto.



AdSP, al MIT chiesti 830 milioni per Piani regolatori dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

I lavori per l'accessibilità stradale al porto di Civitavecchia e quelli per la realizzazione della prima darsena del nuovo porto commerciale di Fiumicino si confermano la priorità per la portualità della Regione Lazio. Ma dopo le parole della Ministra Paola De Micheli e il Decreto Infrastrutture che ha stanziato 100 milioni di euro per gli interventi con l'ok della Conferenza Stato-Regioni, arriva anche la posizione di AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale che ha chiesto ulteriori fondi per il completamento dei Piani Regolatori dei porti del Lazio. "Gli interventi supportano il piano di azione che l'AdSP ha intrapreso negli ultimi anni per far diventare i tre porti del Lazio (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino), anche attraverso la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata, gli scali commerciali di riferimento della Capitale e della Regione - ha spiegato Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità portuale - in un'ottica di sviluppo dell'economia di prossimità e quindi di trasporto intelligente e sostenibile (riducendo le percorrenze chilometriche/miglia sia lato mare che lato terra)". "Ma oltre ai finanziamenti appena accordati - ha spiegato di Majo - abbiamo richiesto ulteriori contributi a fondo perduto per un valore complessivo di circa 830 milioni di euro per il completamento dei Piani Regolatori dei tre porti. In particolare, la settimana scorsa, abbiamo presentato al Ministero le schede che dimostrano la maturità tecnica dei progetti infrastrutturali sviluppati negli ultimi circa 4 anni da questa amministrazione e, segnatamente, dall'area tecnica".



Cento milioni per sviluppo Porti di Roma

di Majo: chiesti ulteriori contributi a fondo perduto per circa 830 milioni

Redazione

CIVITAVECCHIA I circa cento milioni di euro stanziati giovedì scorso nell'ambito del Decreto Infrastrutture, dopo il via libera della Conferenza Stato-Regioni, riguardano l'accessibilità stradale al porto di Civitavecchia e la realizzazione della prima darsena (pescherecci) del nuovo porto commerciale di Fiumicino; entrambi rientrano in quei progetti che la ministra Paola De Micheli ha recentemente citato tra gli interventi prioritari della portualità della Regione Lazio e su cui il Governo stanzierà ulteriori contributi a fondo perduto. Interventi che supportano il piano di azione che l'AdSp ha intrapreso negli ultimi anni per far diventare i tre porti del Lazio (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino), anche attraverso la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata, gli scali commerciali di riferimento della Capitale e della Regione (il cui tessuto produttivo pesa per circa il 50% su quello del Centro Italia e per l'11 su quello nazionale, oltre a rappresentare il secondo bacino di consumo a livello nazionale), in un'ottica di sviluppo dell'economia di prossimità e quindi di trasporto intelligente e sostenibile (riducendo le percorrenze chilometriche /miglia sia lato mare che lato terra). L'obiettivo ambientale deve oggi infatti

orientare le scelte delle attività economiche e di quelle finanziarie, come stabilito dal recente Regolamento UE 2020/852 del 18 Giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili. E' quindi fondamentale che il mondo dello shipping e della logistica scelga quei porti che siano più vicini alla destinazione finale delle merci. Per il principale scalo del network laziale, circa 69 milioni di euro serviranno in particolare per migliorare la viabilità d'accesso e la connessione porto-città con opere infrastrutturali nell'ambito dell'ultimo miglio stradale, così da superare non solo le interferenze tra i collegamenti ferroviari (di cui è già in atto, insieme ad Rfi, il processo di potenziamento dell'ultimo e penultimo miglio), ma anche quelle con la viabilità cittadina. Nello specifico, è prevista la realizzazione del terzo varco centrale di accesso al porto (completando le relative rampe), come previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale, in aggiunta agli attuali varco Vespucci e varco Nord, oggi dedicati rispettivamente al traffico passeggeri e al traffico merci. Il nuovo varco di accesso (che ridurrà il collegamento via bretella con l'A12, situata a pochi chilometri di distanza dal porto), collocato strategicamente in corrispondenza del terminal commerciale, e più in generale il nuovo assetto della viabilità, consentiranno la canalizzazione dei traffici stradali indirizzando preventivamente i flussi in base alle diverse destinazioni all'interno del porto. Ma l'importanza degli stanziamenti del Mit riguarda anche e soprattutto il porto di Fiumicino per il quale, negli ultimi vent'anni, non si erano mai ricevuti contributi a fondo perduto da parte del Governo. I restanti 30 milioni di euro sono, infatti, destinati alla realizzazione del primo stralcio dei lavori del nuovo porto commerciale, che prevede l'allestimento delle infrastrutture e delle aree per la cantieristica navale e la realizzazione del nuovo porto pescherecci per dare ricovero in sicurezza alla più importante flotta pescherecci del Lazio. Ma oltre ai finanziamenti appena accordati spiega il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo abbiamo richiesto ulteriori contributi a fondo perduto per un valore complessivo di circa 830 milioni di euro per il completamento dei Piani Regolatori dei tre porti. In particolare, la settimana scorsa, abbiamo presentato al Ministero le schede che dimostrano la maturità tecnica dei

Immagine
non disponibile

progetti infrastrutturali sviluppati negli ultimi circa 4 anni da questa amministrazione e, segnatamente, dall'area tecnica. Tali schede prosegue di Majo sono state trasmesse, per il tramite del Mit, a palazzo Chigi al fine di far rientrare i progetti nel Recovery Fund. Infatti, tra le condizioni della loro eleggibilità vi sono la possibilità della loro realizzazione



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

entro il 2026 e il soddisfacimento dei criteri di cui alla proposta di Regolamento UE COM 202 n. 408 del 28.05.2020 che stabilisce le regole di erogazione dei finanziamenti del Recovery Fund, nonché gli obiettivi che devono perseguire i singoli progetti. Tra tali obiettivi e nel predetto orizzonte temporale rientra anche il grande progetto della Darsena Energetica Grandi Masse che ha oggi ripreso vigore anche a seguito della anticipata dismissione della centrale dell'Enel e delle citate politiche di sviluppo della componente commerciale del porto di Civitavecchia a servizio del bacino di consumo romano; politiche fortemente sostenute dalla Regione Lazio coerentemente all'istituzione delle ZLS. Per il porto di Gaeta, invece, che vedrà completato il porto commerciale entro la fine dell'anno, sono stati recentemente allocati più di 500.000 euro per la progettazione della cantieristica navale che costituiva una voce economicamente importante del Pil della città e il cui rilancio e potenziamento passano attraverso l'attuazione del cosiddetto Piano Frattasi che prevede anche la delocalizzazione di queste attività. Di tutto ciò sottolinea di Majo mi sento in dovere di ringraziare, anzitutto, la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli con gli uffici e le strutture dello stesso ministero, che hanno saputo tenere in giusta considerazione i progetti e la documentazione tecnica da noi presentata, valorizzando in tal modo i porti che si trovano a stretto contatto con la Capitale. Per il sottoscritto è ovviamente motivo di doppia soddisfazione, perché spesso l'azione di un'amministrazione pubblica viene valutata solo nell'immediato e su ambiti circoscritti, senza che vi sia uno sguardo d'insieme sulle prospettive che una determinata azione riesce a determinare e sui processi di pianificazione che sono contenuti nel Piano Operativo Triennale. In tal senso, l'aver ottenuto dal Governo una tale mole di finanziamenti a fondo perduto (a cui si aggiungono quelli europei già ottenuti, il mutuo Bei di 195 milioni di euro e auspicabilmente ulteriori risorse a valere sul Recovery Fund), alcuni dei quali potranno, in tempi rapidissimi, dar vita a cantieri di consistenti dimensioni ha un duplice significato: in primo luogo, consentirà, nell'immediato, la creazione di occupazione (in un territorio che vede altissimi tassi di disoccupazione e con molti posti di lavoro a rischio a seguito del crollo del crocierismo e del processo di dismissione della centrale Enel); in secondo luogo va considerato che la realizzazione delle opere finanziate consentirà a tutti e tre i porti del network, ma soprattutto a quello di Civitavecchia, non solo di acquisire ulteriore e maggiore competitività nel settore dei traffici commerciali, ma soprattutto di uscire dalla crisi che sta vivendo per effetto dell'emergenza sanitaria e del crollo dell'importazione di carbone della centrale Enel. Si tratta, peraltro di obiettivi tutti perfettamente in linea con i programmi europei, con i recenti strumenti dell'Ue per la ripresa a sostegno dell'economia dopo la pandemia di Covid-19, tra cui il Recovery Fund e il Just Transition Fund. Attraverso l'assegnazione da parte del Governo di risorse per circa 100 milioni di euro, che rappresenta un concreto sostegno allo sviluppo dei porti del network laziale, possiamo oggi guardare al futuro con particolare ottimismo.

Lo sviluppo dei Porti di Roma e del Lazio

GAM EDITORI

12 agosto 2020 - I circa 100 milioni di euro stanziati giovedì scorso nell'ambito del Decreto Infrastrutture, dopo il via libera della Conferenza Stato-Regioni, riguardano l'accessibilità stradale al **porto** di **Civitavecchia** e la realizzazione della prima darsena (pescherecci) del nuovo **porto** commerciale di Fiumicino; entrambi rientrano in quei progetti che la Ministra Paola De Micheli ha recentemente citato tra gli interventi prioritari della portualità della Regione Lazio e su cui il Governo stanzierà ulteriori contributi a fondo perduto. Interventi che supportano il piano di azione che l'AdSP ha intrapreso negli ultimi anni per far diventare i tre porti del Lazio (**Civitavecchia**, Gaeta e Fiumicino), anche attraverso la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata, gli scali commerciali di riferimento della Capitale e della Regione (il cui tessuto produttivo pesa per circa il 50% su quello del Centro Italia e per l'11 su quello nazionale, oltre a rappresentare il secondo bacino di consumo a livello nazionale), in un'ottica di sviluppo dell'economia di prossimità e quindi di trasporto intelligente e sostenibile (riducendo le percorrenze chilometriche/miglia sia lato mare che lato terra). L'obiettivo ambientale deve

oggi infatti orientare le scelte delle attività economiche e di quelle finanziarie, come stabilito dal recente Regolamento UE 2020/852 del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili. E' quindi fondamentale che il mondo dello shipping e della logistica scelga quei porti che siano più vicini alla destinazione finale delle merci. Per il principale scalo del network laziale, circa 69 milioni di euro serviranno in particolare per migliorare la viabilità d'accesso e la connessione **porto**-città con opere infrastrutturali nell'ambito dell'ultimo miglio stradale, così da superare non solo le interferenze tra i collegamenti ferroviari (di cui è già in atto, insieme ad RFI, il processo di potenziamento dell'ultimo e penultimo miglio), ma anche quelle con la viabilità cittadina. Nello specifico, è prevista la realizzazione del terzo varco centrale di accesso al **porto** (completando le relative rampe), come previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale, in aggiunta agli attuali varco Vespucci e varco Nord, oggi dedicati rispettivamente al traffico passeggeri e al traffico merci. Il nuovo varco di accesso (che ridurrà il collegamento via bretella con l'A12, situata a pochi chilometri di distanza dal **porto**), collocato strategicamente in corrispondenza del terminal commerciale, e più in generale il nuovo assetto della viabilità, consentiranno la canalizzazione dei traffici stradali indirizzando preventivamente i flussi in base alle diverse destinazioni all'interno del **porto**.



TeleBorsa

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trasporti

AdSP, al MIT chiesti 830 milioni per Piani regolatori dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

(Teleborsa) - I lavori per l'accessibilità stradale al porto di Civitavecchia e quelli per la realizzazione della prima darsena del nuovo porto commerciale di Fiumicino si confermano la priorità per la portualità della Regione Lazio. Ma dopo le parole della Ministra Paola De Micheli e il Decreto Infrastrutture che ha stanziato 100 milioni di euro per gli interventi con l'ok della Conferenza Stato-Regioni, arriva anche la posizione di AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale che ha chiesto ulteriori fondi per il completamento dei Piani Regolatori dei porti del Lazio. "Gli interventi supportano il piano di azione che l'AdSP ha intrapreso negli ultimi anni per far diventare i tre porti del Lazio (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino), anche attraverso la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata, gli scali commerciali di riferimento della Capitale e della Regione - ha spiegato Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità portuale - in un'ottica di sviluppo dell'economia di prossimità e quindi di trasporto intelligente e sostenibile (riducendo le percorrenze chilometriche/miglia sia lato mare che lato terra)". "Ma oltre ai finanziamenti appena accordati - ha spiegato di Majo - abbiamo richiesto ulteriori contributi a fondo perduto per un valore complessivo di circa 830 milioni di euro per il completamento dei Piani Regolatori dei tre porti. In particolare, la settimana scorsa, abbiamo presentato al Ministero le schede che dimostrano la maturità tecnica dei progetti infrastrutturali sviluppati negli ultimi circa 4 anni da questa amministrazione e, segnatamente, dall'area tecnica".



Il porto di Civitavecchia chiede 830 milioni a fondo perduto

Civitavecchia - I circa 100 milioni di euro stanziati giovedì scorso nell'ambito del decreto Infrastrutture, dopo il via libera della Conferenza Stato-Regioni, riguardano l'accessibilità stradale al porto di Civitavecchia e altre opere

Civitavecchia - I circa 100 milioni di euro stanziati giovedì scorso nell'ambito del decreto Infrastrutture, dopo il via libera della Conferenza Stato-Regioni, riguardano l'accessibilità stradale al porto di Civitavecchia e la realizzazione della prima Darsena (Pescherecci) del nuovo porto commerciale di Fiumicino; entrambi rientrano in quei progetti che il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, ha recentemente citato tra gli interventi prioritari della portualità della Regione Lazio e su cui il governo stanzierà ulteriori contributi a fondo perduto. Interventi che supportano il piano di azione che l'Autorità di sistema portuale ha intrapreso negli ultimi anni per far diventare i tre porti del Lazio (Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino), anche attraverso la prossima istituzione della Zona logistica semplificata, gli scali commerciali di riferimento della Capitale e della Regione (il cui tessuto produttivo pesa per circa il 50% su quello del Centro Italia e per l'11% su quello nazionale, oltre a rappresentare il secondo bacino di consumo a livello nazionale), in un'ottica di sviluppo dell'economia di prossimità e quindi di trasporto intelligente e sostenibile (riducendo le percorrenze chilometriche/migliaia sia lato mare che lato terra). L'

obiettivo ambientale deve oggi infatti orientare le scelte delle attività economiche e di quelle finanziarie, come stabilito dal recente Regolamento dell'Unione europea 2020/852 del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili. E' quindi fondamentale che il mondo dello shipping e della logistica scelga quei porti che siano più vicini alla destinazione finale delle merci. Per il principale scalo della rete laziale, circa 69 milioni di euro serviranno in particolare per migliorare la viabilità d'accesso e la connessione porto-città con opere infrastrutturali nell'ambito dell'ultimo miglio stradale, così da superare non solo le interferenze tra i collegamenti ferroviari (di cui è già in atto, insieme a Rete ferroviaria italiana, il processo di potenziamento dell'ultimo e penultimo miglio), ma anche quelle con la viabilità cittadina. Nello specifico, è prevista la realizzazione del terzo varco centrale di accesso al porto (completando le relative rampe), come previsto dal vigente piano regolatore portuale, in aggiunta agli attuali varco Vespucci e varco Nord, oggi dedicati rispettivamente al traffico passeggeri e al traffico merci. Il nuovo varco di accesso (che ridurrà il collegamento via bretella con l'A12, situata a pochi chilometri di distanza dal porto), collocato strategicamente in corrispondenza del terminal commerciale, e più in generale il nuovo assetto della viabilità, consentiranno la canalizzazione dei traffici stradali indirizzando preventivamente i flussi in base alle diverse destinazioni all'interno del porto. Ma l'importanza degli stanziamenti del ministero dei Trasporti riguarda anche e soprattutto il porto di Fiumicino, che negli ultimi 20 anni non aveva mai ricevuto contributi a fondo perduto da parte del governo. I restanti 30 milioni sono infatti destinati alla realizzazione del primo stralcio dei lavori del nuovo porto commerciale, che prevede l'allestimento delle infrastrutture e delle aree per la cantieristica navale e la realizzazione del nuovo porto pescherecci per dare ricovero in sicurezza alla più importante flotta pescherecci del Lazio: "Ma oltre ai finanziamenti appena accordati - spiega il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Francesco Maria di Majo - abbiamo richiesto ulteriori contributi a fondo perduto per un valore complessivo di circa 830 milioni di euro per il completamento dei piani regolatori dei tre porti. In particolare, la settimana scorsa, abbiamo presentato al ministero le schede che dimostrano la maturità tecnica dei progetti infrastrutturali sviluppati negli ultimi circa quattro



The Medi Telegraph

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

anni da questa amministrazione e, segnatamente, dall' area tecnica. Queste schede - prosegue di Majo - sono state trasmesse, per il tramite del Mit, alla presidenza del Consiglio, per far rientrare i progetti nel Recovery Fund. Infatti, tra le condizioni della loro eleggibilità vi sono la possibilità della loro realizzazione entro il 2026 e il soddisfacimento dei criteri di cui alla proposta di Regolamento Ue Com 202 n. 408 del 28.05.2020 che stabilisce le regole di erogazione dei finanziamenti del Recovery Fund, nonché gli obiettivi che devono perseguire i singoli progetti. Tra tali obiettivi e nel predetto orizzonte temporale rientra anche il grande progetto della Darsena Energetica Grandi Masse che ha oggi ripreso vigore anche a seguito della anticipata dismissione della centrale dell' Enel e delle citate politiche di sviluppo della componente commerciale del porto di Civitavecchia a servizio del bacino di consumo romano; politiche fortemente sostenute dalla Regione Lazio coerentemente all' istituzione delle Zona logistica semplificata". Per il porto di Gaeta invece, che vedrà completato il porto commerciale entro la fine dell' anno, sono stati recentemente allocati più di 500 mila euro per la progettazione della cantieristica navale che costituiva una voce economicamente importante del prodotto interno lordo della città e il cui rilancio e potenziamento passano attraverso l' attuazione del cosiddetto Piano Frattasi che prevede anche la delocalizzazione di queste attività: "Di tutto ciò - sottolinea di Majo - mi sento in dovere di ringraziare anzitutto la ministra De Micheli con gli uffici e le strutture dello stesso ministero, che hanno saputo tenere in giusta considerazione i progetti e la documentazione tecnica da noi presentata, valorizzando in tal modo i porti che si trovano a stretto contatto con la Capitale. Per me è ovviamente motivo di doppia soddisfazione, perché spesso l' azione di un' amministrazione pubblica viene valutata solo nell' immediato e su ambiti circoscritti, senza che vi sia uno sguardo d' insieme sulle prospettive che una determinata azione riesce a determinare e sui processi di pianificazione che sono contenuti nel Piano operativo triennale. In questo senso, l' aver ottenuto dal governo una tale mole di finanziamenti a fondo perduto (a cui si aggiungono quelli europei già ottenuti, il mutuo della Banca europea per gli investimenti di 195 milioni di euro e auspicabilmente ulteriori risorse a valere sul Recovery Fund), alcuni dei quali potranno in tempi rapidissimi dar vita a cantieri di consistenti dimensioni ha un duplice significato: in primo luogo, consentirà, nell' immediato, la creazione di occupazione (in un territorio che vede altissimi tassi di disoccupazione e con molti posti di lavoro a rischio a seguito del crollo del crocierismo e del processo di dismissione della centrale Enel); in secondo luogo va considerato che la realizzazione delle opere finanziate consentirà a tutti e tre i porti del network, ma soprattutto a quello di Civitavecchia, non solo di acquisire ulteriore e maggiore competitività nel settore dei traffici commerciali, ma soprattutto di uscire dalla crisi che sta vivendo per effetto dell' emergenza sanitaria e del crollo dell' importazione di carbone della centrale Enel. Si tratta peraltro di obiettivi tutti perfettamente in linea con i programmi europei, con i recenti strumenti dell' Ue per la ripresa a sostegno dell' economia dopo la pandemia di coronavirus, tra cui il Recovery Fund e il Just Transition Fund. Attraverso l' assegnazione da parte del governo di risorse per circa 100 milioni di euro, che rappresenta un concreto sostegno allo sviluppo dei porti del network laziale, possiamo oggi guardare al futuro con particolare ottimismo'.

Beverello blindato imbarchi protetti e ispezioni a bordo

Antonino Pane

LA STRATEGIA Porto sicuro. Anzi, porti sicuri su tutto il litorale campano. Guardia Costiera, forze dell'ordine e personale sanitario impegnati per il massimo sforzo nel weekend di Ferragosto. Al Beverello dovrà essere garantita l'applicazione di tutte le misure di protezione individuale così come a Capri, a Ischia, a Procida, a Sorrento e in tutti i porti commerciali della fascia costiera. Mascherine indossate regolarmente, misurazione della febbre, distanziamenti: a terra e a bordo non saranno tollerati comportamenti scorretti. Oggi, domani e sabato saranno i giorni più caldi al Beverello; domenica sera, invece, ondata di piena dalle isole che, stando alle previsioni, sarà massima da Ischia. A differenza delle altre località, infatti, la mancanza del turismo internazionale si è avvertita meno a Ischia perché compensata dagli arrivi di vacanzieri italiani. Capri, invece, al di là dei gitanti di una giornata è ben lontana da quei tutti esauriti tipici di questo periodo dell'anno. Stesso copione in penisola sorrentina e in costiera amalfitana. LA SICUREZZA La Guardia Costiera, comunque, ha schierato tutto il personale e i mezzi disponibili. «Chiediamo la collaborazione di tutti - ha detto l'ammiraglio Pietro Vella, direttore marittimo della Campania - per far sì che questi giorni di piena vacanza siano goduti nella massima tranquillità». «Massima collaborazione» viene sollecitata anche dal presidente dell'Autorità portuale Pietro Spirito. Il comandante Francesco Cacace segue dalla sala operativa della Capitaneria di porto di Napoli e avrà costantemente il quadro della situazione. «In mare - spiega - ci saranno contemporaneamente lungo la costa campana 31 motovedette, 32 mezzi terrestri, 111 uomini e donne della Guardia Costiera impegnati nella sicurezza a terra e 88 imbarcati sui nostri mezzi. E poi un elicottero a disposizione che effettuerà controlli dall'alto e segnalerà ai mezzi di pronto intervento eventuali situazioni di pericolo. Insomma è il massimo sforzo: in questo fine settimana lavoreremo intensamente sulla prevenzione ma non mancheremo di punire con severità chi mette a rischio la sicurezza di altre persone». GLI IMBARCHI L'imbarco e lo sbarco di aliscafi e traghetti saranno osservati speciali così come i controlli a bordo. «Oltre alle misure anti Covid - ha aggiunto Cacace - dobbiamo verificare le stazze e la perfetta efficienza dei mezzi. Per questo effettueremo ispezioni mirate a garantire la massima sicurezza della traversata». Ma non solo aliscafi e traghetti. Saranno controllati spiagge e lidi. Il rispetto delle regole anche su questo fronte è diventato fondamentale. Le riduzioni di capienza a causa dei distanziamenti anti Covid stanno provocando assalti agli ingressi anche nelle prime ore del mattino. «I numeri complessivi di passeggeri che stiamo trasportando - dice Vincenzo Ponti, ceo di Caremar - sono limitatissimi rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Per facilitare comunque l'imbarco e lo sbarco in sicurezza abbiamo previsto più personale in banchina in modo da evitare assalti ai portelloni. Il momento più critico, facile da immaginare, sarà domenica sera sulle rotte Ischia- Napoli». Anche per quanto riguarda gli aliscafi servizi rinforzati a terra. «Rispettiamo nei dettagli - ha detto Giuseppe Langella, ceo di Snav - le disposizioni del governatore De Luca. Abbiamo anche fatto installare monitor alle biglietterie che ricordano la necessità di rispettare le misure di protezione individuale. Massima collaborazione con il personale sanitario impegnato sulle banchine». Sempre sul fronte aliscafi sulle banchine opererà anche il personale schierato da Alilauro e Navigazione Libera del Golfo. Sul fronte isole la situazione è nettamente migliorata ad Ischia dopo i cambi degli orari. «Le misure adottate - dice Emanuele D'Abundo, ceo di MedMar - si



sono rivelate efficaci.



Il Mattino

Napoli

Non ci sono più partenze accavallate grazie anche al fatto che una nostra partenza serale è stata spostata da Ischia a Casamicciola. La situazione migliorerà ulteriormente proprio questo fine settimana perché entrerà in funzione il parcheggio di pre-filtraggio all' esterno del porto dove si potranno anche avere i biglietti di imbarco per autoveicoli e passeggeri. Al porto di Ischia, quindi, arriveranno solo automezzi in fila per salire sulla nave in partenza. Questa misura già negli anni scorsi si è rivelata efficace ma quest' anno per ritardi vari non è stato possibile farla partire prima». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Traghetti a emissioni zero svolta ecologica nel porto

LA RIVOLUZIONE Navi green made in **Napoli**. È nello scalo partenopeo, infatti, che la compagnia Grandi Navi Veloci ha commissionato l'installazione e l'attivazione degli scrubber, l'impianto di depurazione dei gas di scarico. La prima nave è stata ultimata, è la Gnv Majestic e le prime misurazioni dicono che le sostanze nocive immesse in atmosfera sono state abbattute per l'80%. Nello specifico si tratta di ossidi di zolfo che devono rientrare nei severi limiti imposti dalle nuove disposizioni Imo. La commessa riguarda otto navi di Gnv che a turno scaleranno il **porto** di **Napoli** per eseguire i lavori presso il cantiere Nuova Meccanica Navale, azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l'avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano. LA FLOTTA Il completamento dei lavori sulle altre sette unità Gnv è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più green l'intera flotta di Grandi Navi Veloci. Matteo Catani, ceo di Gnv, ha dichiarato: «Da anni Gnv - ha detto - la compagnia, che ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare, è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all'abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all'alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge». Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale e terza generazione della famiglia Ummarino a guidare l'azienda, ha sottolineato: «Con oltre mezzo secolo di esperienza, il nostro cantiere può contare su maestranze di altissima professionalità e competenze specifiche che rappresentano un'eccellenza nel panorama della cantieristica navale, oltre che un fiore all'occhiello del sistema portuale campano. Siamo molto orgogliosi di aver operato a fianco di Gnv per conseguire questo importante risultato, a maggior ragione perché l'installazione è avvenuta in tempi rapidissimi e nonostante l'emergenza sanitaria in corso. Nell'installazione sono state impegnate circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri lineari di cavi posati, quasi 1.700 metri lineari di tubazioni in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del sistema cantieristico del **porto** di **Napoli** e delle professionalità locali». L'installazione degli scrubber su otto traghetti mira a rafforzare ulteriormente la presenza e gli investimenti di Gnv nella rete Autostrade del Mare, snodo intermodale d'eccellenza per la connessione con il bacino del Mediterraneo. a.p. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pontili nel degrado sit-in ambientalista

Stamane alle 12 si svolgerà una manifestazione popolare e dei membri campani dei Verdi-Europa Verde contro il degrado dei pontili turistici del territorio campano. L'incontro avverrà in via Caracciolo davanti al pontile Saint-Tropez, simbolo del decadimento e della lentezza burocratica. «Abbiamo più volte denunciato la vicenda del pontile Saint-Tropez e portato diverse interrogazioni sulla questione in Consiglio regionale per smuovere una situazione divenuta insostenibile ed insopportabile a causa delle inadempienze dell' **Autorità Portuale**. Noi manifesteremo per far sì che il pontile sia affidato, in tempi stretti, a dei privati, attraverso gara pubblica» sottolinea il consigliere regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli, la prima cruiser dopo 8 mesi è Msc Grandiosa

Napoli. Dopo 236 giorni, quasi 8 mesi, le crociere tornano a toccare Napoli - terzo porto nazionale per movimento passeggeri-, così come in altri cinque porti italiani. Con l'autorizzazione del governo contenuta nel decreto Agosto, infatti, a partire da Ferragosto le navi da crociera possono riprendere le attività, con tutte le precauzioni del caso. Il porto capoluogo della Campania vede programmata la toccata di Msc Grandiosa martedì 18 agosto, proveniente da Civitavecchia e diretta a Palermo, in un itinerario che la porterà a La Valletta e infine ritorno a Genova. L'ultima nave da crociera ad aver toccato Napoli è stata Viking Star, della compagnia Viking Cruises, il 26 dicembre 2019. Poi c'è stata la pausa invernale -è difficile che una nave da crociera abbia un itinerario nel Mediterraneo tra gennaio e marzo- e il lockdown. segue in ultima pagina



Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Msc Grandiosa

Venerdì il Consiglio dei ministri ha approvato il decreto agosto", un nuovo decreto economico da 25 miliardi -che nelle prossime settimane sarà messo a punto prima di trasformarsi in legge- che contiene numerosi provvedimenti tra licenzianti, tasse, ristorazione, riapertura delle fiere e, appunto, ripartenza delle crociere. Il decreto era l'ultimo via libera definitivo dopo il nulla osta del Comitato scientifico ai protocolli stilati dalle compagnie marittime e dalle autorità competenti. Contestualmente, Msc Crociere ha annunciato quando salperà: il 16 agosto da Genova con Msc Grandiosa e il 29 agosto da Bari con Msc Magnifica. Due navi schierate, una nel Tirreno e una nell'Adriatico, come già anticipato all'inizio della settimana. L'itinerario tirrenico toccherà in una settimana Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, La Valletta e ritorno a Genova. Quello adriatico, sempre settimanale, Bari, Trieste, Corfù, Katakolon, Pireo e Bari. La particolarità di queste crociere è che avranno soste in porto molto lunghe, addirittura di 16 ore a Trieste, permettendo di allungare la durata delle escursioni che saranno obbligatorie per tutti, nel senso che tutti i passeggeri ne avranno almeno una inclusa nel biglietto che acquisteranno, permettendo così all'equipaggio di facilitare le operazioni di sanificazione. Sia Msc Crociere che Costa Crociere -la quale non ha ancora ufficializzato il giorno della ripartenza- applicheranno protocolli sanitari molto rigidi che cercheranno, nello stesso tempo, di rendere questo tipo di vacanza sicuro ma anche una vacanza. Michael Thamm, presidente e amministratore delegato di Costa Group e Carnival Asia, ha spiegato che «la ripresa delle nostre operazioni è, in questa fase, una grande responsabilità» verso ospiti, equipaggio, autorità e comunità delle città in cui approdano le navi da crociera. «Nei prossimi giorni -spiega- 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. A breve saremo quindi lieti di annunciare il programma completo dei nostri itinerari».

Il Secolo XIX

Napoli

Gnv, 90 milioni per ridurre i fumi

Gnv punta sulla sostenibilità ambientale. Il traghetto Majestic È il primo degli otto traghetti della compagnia che saranno dotati di scrubber per ridurre le emissioni di ossidi di zolfo. Entro la prima metà del 2021 saranno pronti anche gli altri sette traghetti (su una flotta di 16 navi) con un investimento complessivo di 90 milioni di euro. Con l' impianto di depurazione dei gas di scarico le emissioni di ossidi di zolfo saranno abbattute dell' 80% rispetto agli attuali limiti di legge.



GNV, investimento da 90 mln per installazione scrubber su 8 traghetti

12 Aug, 2020 Genova , - GNV - Grandi Navi Veloci- compagnia di traghetti ha annunciato di avere portato a termine l' installazione di scrubber sul primo degli otto traghetti sui quali è prevista l' attivazione dell' impianto di depurazione dei gas di scarico. Un' investimento da 90 milioni di euro destinato a rendere più 'green' la flotta migliorandone l' impatto ambientale con l' abbattimento dell' 80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%). Il completamento dei lavori sulle altre sette unità GNV è previsto entro la prima metà del 2021. I lavori di installazione sulla M/n Majestic dell' impianto di abbattimento delle emissioni di tipo "DeepBlue LAB Full Hybrid" sono stati realizzati a **Napoli** , presso i cantieri della 'Nuova Meccanica Navale', azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l' avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano. Matteo Catani, CEO di GNV, ha dichiarato: «Da anni

GNV, compagnia che ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare , è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all' abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all' alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge». Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale e terza generazione della famiglia Ummarino a guidare l' azienda, ha sottolineato: «Con oltre mezzo secolo di esperienza, il nostro cantiere può contare su maestranze di altissima professionalità e competenze specifiche che rappresentano un' eccellenza nel panorama della cantieristica navale, oltre che un fiore all' occhietto del sistema portuale campano. Siamo molto orgogliosi di aver operato a fianco di GNV per conseguire questo importante risultato, a maggior ragione perché l' installazione è avvenuta in tempi rapidissimi e nonostante l' emergenza sanitaria in corso. Nell' installazione sono state impegnate circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri lineari di cavi posati, quasi 1.700 metri lineari di tubazioni in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del sistema cantieristico del **porto** di **Napoli** e delle professionalità locali». L' installazione degli scrubber su otto traghetti mira a rafforzare ulteriormente la presenza e gli investimenti di GNV nella rete Autostrade del Mare, snodo intermodale d' eccellenza per la connessione con il bacino del Mediterraneo. La Compagnia si è concentrata negli ultimi anni su una logistica sostenibile del Mediterraneo intervenendo non solo sulla ecosostenibilità della flotta, ma portando parallelamente a compimento numerosi progetti mirati al miglioramento e al potenziamento dei servizi di terra e di bordo, incrementando frequenza e capacità commerciale delle rotte e implementando nuove tecnologie ITS, riducendo così i tempi della catena intermodale e favorendo lo spostamento modale del traffico pesante dalla strada al mare con notevole abbattimento dei costi di externalità a beneficio dell' intera collettività. Sotto questo aspetto, nel 2019 GNV ha ricevuto dal RINA - per il secondo anno consecutivo - la certificazione sullo studio 'Validation of CO2 Index Calculation' condotto sulla base dei calcoli presentati dalla Compagnia circa le proprie linee, che hanno registrato un significativo abbattimento delle emissioni di CO2. «Le Autostrade del Mare rappresentano una vera e



propria infrastruttura che consente un abbattimento di costi per la collettività», ha aggiunto



Corriere Marittimo

Napoli

il CEO di GNV, spiegando che «la rete di collegamenti marittimi, oltre a migliorare l' impatto ambientale complessivo, risulta molto più efficiente e flessibile rispetto alla rete autostradale anche dal punto di vista dei costi di sviluppo, gestione e manutenzione». La Compagnia ha tra i propri obiettivi l' abbattimento della congestione e del traffico stradale, la diminuzione della CO2 e un' offerta capillare e puntuale in termini commerciali per l' autotrasportatore: con una flotta di 16 navi, 11 collegamenti marittimi internazionali e 7 nazionali, negli ultimi anni GNV ha dato il via a un ulteriore potenziamento delle linee operate da e per la Sicilia nell' ambito della rete Autostrade del Mare, in risposta alle specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche. Nell' ambito delle Autostrade del Mare, infatti, GNV opera i collegamenti da e per la Sicilia con i principali porti dell' arco tirrenico: i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova e **Napoli**, la linea Civitavecchia-Palermo, e il servizio Civitavecchia-Termini Imerese, oltre alla linea **Napoli**-Termini Imerese.

Il Nautilus

Napoli

GNV: INSTALLATO SCRUBBER ANTI-EMISSIONI SUL PRIMO DI OTTO TRAGHETTI

RIDOTTE DELL' 80% EMISSIONI DI OSSIDI DI ZOLFO GAS DI SCARICO RISPETTO A LIMITI DI LEGGE LA COMPAGNIA INVESTE 90 MILIONI DI EURO PER RENDERE LA FLOTTA PIÙ 'GREEN' Operazione realizzata sulla M/n Majestic a Napoli, presso i cantieri della Nuova Meccanica Navale (NMN), azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale Matteo Catani, AD GNV ha dichiarato: «Da anni GNV, compagnia che ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare, è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all' abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all' alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge» Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale, ha dichiarato: «Sono state impegnate nell' installazione circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri

lineari di cavi posati, quasi 1.700 metri lineari di tubazioni in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del **sistema** cantieristico del porto di Napoli e delle professionalità locali» Genova- Nonostante le criticità legate all' emergenza Covid-19, la compagnia di traghetti GNV ha completato l' installazione e l' attivazione dell' impianto di depurazione dei gas di scarico (c.d. scrubber) sulla prima delle otto navi sulle quali è prevista questa tipologia di intervento, finalizzata a migliorare l' impatto ambientale dei traghetti grazie all' abbattimento dell' 80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%). Il completamento dei lavori sulle altre sette unità GNV è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più 'green' la flotta di GNV. I lavori di installazione sulla M/n Majestic dell' impianto di abbattimento delle emissioni di tipo "DeepBlue LAB Full Hybrid" sono stati realizzati a Napoli, presso i cantieri della 'Nuova Meccanica Navale', azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l' avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano. Matteo Catani, CEO di GNV, ha dichiarato: «Da anni GNV, compagnia che ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare, è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all' abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all' alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge». Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale e terza generazione della famiglia Ummarino a guidare l' azienda, ha sottolineato: «Con oltre mezzo secolo di esperienza, il nostro cantiere può contare su maestranze di altissima professionalità e competenze specifiche che rappresentano un' eccellenza nel panorama della cantieristica navale, oltre che un fiore all' occhiello del **sistema portuale** campano. Siamo molto orgogliosi di aver operato a fianco di GNV per conseguire questo importante risultato, a maggior ragione perché l' installazione è avvenuta in tempi rapidissimi e nonostante l' emergenza sanitaria in corso. Nell' installazione sono



state impegnate circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri lineari di cavi posati, quasi 1.700 metri lineari di tubazioni



Il Nautilus

Napoli

in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del **sistema** cantieristico del porto di Napoli e delle professionalità locali». L'installazione degli scrubber su otto traghetti mira a rafforzare ulteriormente la presenza e gli investimenti di GNV nella rete Autostrade del Mare, snodo intermodale d' eccellenza per la connessione con il bacino del Mediterraneo. La Compagnia si è concentrata negli ultimi anni su una logistica sostenibile del Mediterraneo intervenendo non solo sulla ecosostenibilità della flotta, ma portando parallelamente a compimento numerosi progetti mirati al miglioramento e al potenziamento dei servizi di terra e di bordo, incrementando frequenza e capacità commerciale delle rotte e implementando nuove tecnologie ITS, riducendo così i tempi della catena intermodale e favorendo lo spostamento modale del traffico pesante dalla strada al mare con notevole abbattimento dei costi di esternalità a beneficio dell'intera collettività. Sotto questo aspetto, nel 2019 GNV ha ricevuto dal RINA - per il secondo anno consecutivo - la certificazione sullo studio 'Validation of CO2 Index Calculation' condotto sulla base dei calcoli presentati dalla Compagnia circa le proprie linee, che hanno registrato un significativo abbattimento delle emissioni di CO2. «Le Autostrade del Mare rappresentano una vera e propria infrastruttura che consente un abbattimento di costi per la collettività», ha aggiunto il CEO di GNV, spiegando che «la rete di collegamenti marittimi, oltre a migliorare l' impatto ambientale complessivo, risulta molto più efficiente e flessibile rispetto alla rete autostradale anche dal punto di vista dei costi di sviluppo, gestione e manutenzione». La Compagnia ha tra i propri obiettivi l' abbattimento della congestione e del traffico stradale, la diminuzione della CO2 e un' offerta capillare e puntuale in termini commerciali per l' autotrasportatore: con una flotta di 16 navi, 11 collegamenti marittimi internazionali e 7 nazionali, negli ultimi anni GNV ha dato il via a un ulteriore potenziamento delle linee operate da e per la Sicilia nell' ambito della rete Autostrade del Mare, in risposta alle specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche. Nell' ambito delle Autostrade del Mare, infatti, GNV opera i collegamenti da e per la Sicilia con i principali porti dell' arco tirrenico: i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova e Napoli, la linea Civitavecchia-Palermo, e il servizio Civitavecchia-Termini Imerese, oltre alla linea Napoli-Termini Imerese.

GNV: INSTALLATO SCRUBBER ANTI-EMISSIONI SUL PRIMO DI OTTO TRAGHETTI

RIDOTTE DELL' 80% EMISSIONI DI OSSIDI DI ZOLFO GAS DI SCARICO RISPETTO A LIMITI DI LEGGE LA COMPAGNIA INVESTE 90 MILIONI DI EURO PER RENDERE LA FLOTTA PIÙ "GREEN" ' ' Operazione realizzata sulla M/n Majestic a **Napoli**, presso i cantieri della Nuova Meccanica Navale (NMN), azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale Matteo Catani, AD GNV ha dichiarato: «Da anni GNV, compagnia che ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare, è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all' abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all' alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge» Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale, ha dichiarato: «Sono state impegnate nell' installazione circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri lineari di cavi posati, quasi 1.700 metri lineari di tubazioni in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del sistema cantieristico del **porto** di **Napoli** e delle professionalità locali» Genova, 12 agosto 2020 - Nonostante le criticità legate all' emergenza Covid-19, la compagnia di traghetti GNV ha completato l' installazione e l' attivazione dell' impianto di depurazione dei gas di scarico (c.d. scrubber) sulla prima delle otto navi sulle quali è prevista questa tipologia di intervento, finalizzata a migliorare l' impatto ambientale dei traghetti grazie all' abbattimento dell' 80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%). Il completamento dei lavori sulle altre sette unità GNV è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più "green" la flotta di GNV. I lavori di installazione sulla M/n Majestic dell' impianto di abbattimento delle emissioni di tipo "DeepBlue LAB Full Hybrid" sono stati realizzati a **Napoli**, presso i cantieri della "Nuova Meccanica Navale", azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l' avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano. Matteo Catani, CEO di GNV, ha dichiarato: «Da anni GNV, compagnia che ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare, è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all' abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all' alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge». Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale e terza generazione della famiglia Ummarino a guidare l' azienda, ha sottolineato: «Con oltre mezzo secolo di esperienza, il nostro cantiere può contare su maestranze di altissima professionalità e competenze specifiche che rappresentano un' eccellenza nel panorama della cantieristica navale, oltre che un fiore all' occhio del sistema portuale campano. Siamo molto orgogliosi di aver operato a fianco di GNV per conseguire questo importante risultato, a maggior ragione perché l' installazione è avvenuta in tempi rapidissimi e nonostante l' emergenza sanitaria in corso. Nell' installazione sono



state impegnate circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri lineari di cavi posati,



Informatore Navale

Napoli

quasi 1.700 metri lineari di tubazioni in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del sistema cantieristico del porto di Napoli e delle professionalità locali». L'installazione degli scrubber su otto traghetti mira a rafforzare ulteriormente la presenza e gli investimenti di GNV nella rete Autostrade del Mare, snodo intermodale d' eccellenza per la connessione con il bacino del Mediterraneo. La Compagnia si è concentrata negli ultimi anni su una logistica sostenibile del Mediterraneo intervenendo non solo sulla ecosostenibilità della flotta, ma portando parallelamente a compimento numerosi progetti mirati al miglioramento e al potenziamento dei servizi di terra e di bordo, incrementando frequenza e capacità commerciale delle rotte e implementando nuove tecnologie ITS, riducendo così i tempi della catena intermodale e favorendo lo spostamento modale del traffico pesante dalla strada al mare con notevole abbattimento dei costi di esternalità a beneficio dell' intera collettività. Sotto questo aspetto, nel 2019 GNV ha ricevuto dal RINA - per il secondo anno consecutivo - la certificazione sullo studio "Validation of CO2 Index Calculation" condotto sulla base dei calcoli presentati dalla Compagnia circa le proprie linee, che hanno registrato un significativo abbattimento delle emissioni di CO2. «Le Autostrade del Mare rappresentano una vera e propria infrastruttura che consente un abbattimento di costi per la collettività», ha aggiunto il CEO di GNV, spiegando che «la rete di collegamenti marittimi, oltre a migliorare l' impatto ambientale complessivo, risulta molto più efficiente e flessibile rispetto alla rete autostradale anche dal punto di vista dei costi di sviluppo, gestione e manutenzione». La Compagnia ha tra i propri obiettivi l' abbattimento della congestione e del traffico stradale, la diminuzione della CO2 e un' offerta capillare e puntuale in termini commerciali per l' autotrasportatore: con una flotta di 16 navi, 11 collegamenti marittimi internazionali e 7 nazionali, negli ultimi anni GNV ha dato il via a un ulteriore potenziamento delle linee operate da e per la Sicilia nell' ambito della rete Autostrade del Mare, in risposta alle specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche. Nell' ambito delle Autostrade del Mare, infatti, GNV opera i collegamenti da e per la Sicilia con i principali porti dell' arco tirrenico: i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova e Napoli, la linea Civitavecchia-Palermo, e il servizio Civitavecchia-Termini Imerese, oltre alla linea Napoli-Termini Imerese.

La compagnia Gnv investe 90 milioni di euro per rendere la flotta più "green"

Genova, 12 agosto 2020 - Nonostante le criticità legate all'emergenza Covid-19, la compagnia di traghetti GNV ha completato l'installazione e l'attivazione dell'impianto di depurazione dei gas di scarico (c.d. scrubber) sulla prima delle otto navi sulle quali è prevista questa tipologia di intervento, finalizzata a migliorare l'impatto ambientale dei traghetti grazie all'abbattimento dell'80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%). Il completamento dei lavori sulle altre sette unità GNV è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più "green" la flotta di GNV. I lavori di installazione sulla M/n Majestic dell'impianto di abbattimento delle emissioni di tipo "DeepBlue LAB Full Hybrid" sono stati realizzati a **Napoli**, presso i cantieri della "Nuova Meccanica Navale", azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l'avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano.

Matteo Catani, CEO di GNV, ha dichiarato: «Da anni GNV, compagnia che ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare, è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all'abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all'alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge». Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale e terza generazione della famiglia Ummarino a guidare l'azienda, ha sottolineato: «Con oltre mezzo secolo di esperienza, il nostro cantiere può contare su maestranze di altissima professionalità e competenze specifiche che rappresentano un'eccellenza nel panorama della cantieristica navale, oltre che un fiore all'occhiello del sistema portuale campano. Siamo molto orgogliosi di aver operato a fianco di GNV per conseguire questo importante risultato, a maggior ragione perché l'installazione è avvenuta in tempi rapidissimi e nonostante l'emergenza sanitaria in corso. Nell'installazione sono state impegnate circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri lineari di cavi posati, quasi 1.700 metri lineari di tubazioni in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del sistema cantieristico del **porto** di **Napoli** e delle professionalità locali». L'installazione degli scrubber su otto traghetti mira a rafforzare ulteriormente la presenza e gli investimenti di GNV nella rete Autostrade del Mare, snodo intermodale d'eccellenza per la connessione con il bacino del Mediterraneo. La Compagnia si è concentrata negli ultimi anni su una logistica sostenibile del Mediterraneo intervenendo non solo sulla ecosostenibilità della flotta, ma portando parallelamente a compimento numerosi progetti mirati al miglioramento e al potenziamento del servizio di terra e di bordo, incrementando frequenza e capacità commerciale delle rotte e implementando nuove tecnologie ITS, riducendo così i tempi della catena intermodale e favorendo lo spostamento del traffico pesante dalla strada al mare con notevole abbattimento dei costi di externalità a beneficio dell'intera collettività. Sotto questo aspetto, nel 2019 GNV ha ricevuto dal RINA - per il secondo anno consecutivo - la certificazione sullo studio "Validation of CO2 Index Calculation" condotto sulla base dei calcoli presentati dalla Compagnia circa le proprie linee, che hanno



registrato un significativo abbattimento delle emissioni di CO2. «Le Autostrade del Mare rappresentano



Sea Reporter

Napoli

una vera e propria infrastruttura che consente un abbattimento di costi per la collettività», ha aggiunto il CEO di GNV, spiegando che «la rete di collegamenti marittimi, oltre a migliorare l' impatto ambientale complessivo, risulta molto più efficiente e flessibile rispetto alla rete autostradale anche dal punto di vista dei costi di sviluppo, gestione e manutenzione». La Compagnia ha tra i propri obiettivi l' abbattimento della congestione e del traffico stradale, la diminuzione della CO2 e un' offerta capillare e puntuale in termini commerciali per l' autotrasportatore: con una flotta di 16 navi, 11 collegamenti marittimi internazionali e 7 nazionali, negli ultimi anni GNV ha dato il via a un ulteriore potenziamento delle linee operate da e per la Sicilia nell' ambito della rete Autostrade del Mare, in risposta alle specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche. Nell' ambito delle Autostrade del Mare, infatti, GNV opera i collegamenti da e per la Sicilia con i principali porti dell' arco tirrenico: i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova e **Napoli**, la linea Civitavecchia-Palermo, e il servizio Civitavecchia-Termini Imerese, oltre alla linea **Napoli**-Termini Imerese.

GNV installa il primo scrubber: "Tutta la flotta green entro i primi sei mesi del 2021"

Genova - La compagnia di traghetti GNV ha completato l'installazione e l'attivazione dell'impianto di depurazione dei gas di scarico (scrubber) sulla prima delle otto navi sulle quali è previsto questo intervento. "Così miglioreremo l'impatto ambientale dei traghetti grazie all'abbattimento dell'80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%)" spiega GNV in una nota. Il completamento dei lavori sulle altre sette unità GNV è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più 'green' la flotta di GNV. I lavori di installazione sulla M/n Majestic dell'impianto di abbattimento delle emissioni di tipo "DeepBlue LAB Full Hybrid" sono stati realizzati a **Napoli**, presso i cantieri della 'Nuova Meccanica Navale', azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l'avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano. Matteo

Catani, ceo di GNV, ha dichiarato: "Da anni GNV, compagnia che ha introdotto il concetto di Autostrade del Mare, è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all'abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all'alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge". Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale e terza generazione della famiglia Ummarino a guidare l'azienda, ha sottolineato: «Con oltre mezzo secolo di esperienza, il nostro cantiere può contare su maestranze di altissima professionalità e competenze specifiche che rappresentano un'eccellenza nel panorama della cantieristica navale, oltre che un fiore all'occhiello del sistema portuale campano. Siamo molto orgogliosi di aver operato a fianco di GNV per conseguire questo importante risultato, a maggior ragione perché l'installazione è avvenuta in tempi rapidissimi e nonostante l'emergenza sanitaria in corso. Nell'installazione sono state impegnate circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri lineari di cavi posati, quasi 1.700 metri lineari di tubazioni in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del sistema cantieristico del **porto di Napoli** e delle professionalità locali".

GNV installa il primo scrubber: "Tutta la flotta green entro i primi sei mesi del 2021"

12 AGOSTO 2020 - Redazione



Genova - La compagnia di traghetti GNV ha completato l'installazione e l'attivazione dell'impianto di depurazione dei gas di scarico (scrubber) sulla prima delle otto navi sulle quali è previsto questo intervento. "Così miglioreremo l'impatto ambientale dei traghetti grazie all'abbattimento dell'80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%), e da 15 a 35 volte rispetto alle precedenti disposizioni normative (variabili tra 1,5% e 3,5%)" spiega GNV in una nota.

Il completamento dei lavori sulle altre sette unità GNV è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più "green" la flotta di GNV.

I lavori di installazione sulla M/n Majestic dell'impianto di abbattimento delle emissioni di tipo "DeepBlue LAB Full Hybrid" sono stati realizzati a Napoli, presso i cantieri della 'Nuova Meccanica Navale', azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale, che anche grazie a questa operazione conferma l'avanguardia tecnologica e operativa del cluster marittimo campano.

Iscriviti alla newsletter

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

[Mi iscrivo](#)

Shipping Italy

Napoli

Gnv investe 90 milioni per installare scrubber su otto traghetti

La compagnia di traghetti Grandi Navi Veloci ha annunciato di aver completato l'installazione e l'attivazione dell'impianto di depurazione dei gas di scarico (scrubber) sulla prima delle otto navi sulle quali è prevista questa tipologia di intervento finalizzato a migliorare l'impatto ambientale grazie all'abbattimento dell'80% delle emissioni di ossidi di zolfo provenienti dai gas di scarico rispetto agli attuali limiti di legge (da 0,5% a 0,1%). Il completamento dei lavori sulle altre sette unità ro-pax del gruppo è previsto entro la prima metà del 2021 e comporterà, nel complesso, un investimento pari a circa 90 milioni destinato a rendere più green la flotta di Gnv. I lavori di installazione sul Majestic dell'impianto di abbattimento delle emissioni di tipo DeepBlue LAB Full Hybrid sono stati realizzati a Napoli, presso i cantieri Nuova Meccanica Navale, azienda partenopea con oltre 50 anni di esperienza nella riparazione, conversione e manutenzione navale e industriale. Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, ha dichiarato: «Da anni Gnv è impegnata nel continuo miglioramento delle prestazioni energetiche e della sostenibilità ambientale delle proprie attività. È certificato che i nostri servizi contribuiscono all'abbattimento delle emissioni di CO2 per oltre il 50% rispetto all'alternativo trasporto su strada. Grazie a questa installazione riusciremo ad abbattere significativamente anche le emissioni di ossidi di zolfo portandole a un livello 5 volte inferiore rispetto ai limiti di legge». Manuela Pagliari, direttore tecnico-commerciale di Nuova Meccanica Navale e terza generazione della famiglia Ummarino a guidare l'azienda, ha sottolineato: Con oltre mezzo secolo di esperienza, il nostro cantiere può contare su maestranze di altissima professionalità e competenze specifiche che rappresentano un'eccellenza nel panorama della cantieristica navale, oltre che un fiore all'occhiello del sistema portuale campano. Siamo molto orgogliosi di aver operato a fianco di Gnv per conseguire questo importante risultato, a maggior ragione perché l'installazione è avvenuta in tempi rapidissimi e nonostante l'emergenza sanitaria in corso. Nell'installazione sono state impegnate circa 120 lavoratori al giorno, per oltre 150 mila ore di lavoro e 18 mila metri lineari di cavi posati, quasi 1.700 metri lineari di tubazioni in vetroresina e acciaio, 400 metri quadri di coibentazione e circa 270 tonnellate di ferro lavorato. Uno sforzo enorme, che mostra le potenzialità del sistema cantieristico del porto di Napoli e delle professionalità locali. L'installazione degli scrubber su otto traghetti mira a rafforzare ulteriormente la presenza e gli investimenti di Gnv nelle autostrade del mare. La compagnia controllata dalla holding italiana Marininvest che fa capo a Gianluigi Aponte (patron di Msc) ha tra i propri obiettivi l'abbattimento della congestione e del traffico stradale, la diminuzione della CO2 e un'offerta capillare e puntuale in termini commerciali per l'autotrasporto. Con una flotta di 16 navi, 11 collegamenti marittimi internazionali e 7 nazionali, negli ultimi anni Gnv ha dato il via a un ulteriore potenziamento delle linee operate da e per la Sicilia nell'ambito della rete autostrade del mare, in risposta alle specifiche esigenze delle aziende di trasporto e delle piattaforme logistiche. Oggi la compagnia opera collegamenti da e per la Sicilia con i principali porti dell'arco tirrenico da e per Palermo con Genova e Napoli, la linea Civitavecchia-Palermo, e il servizio Civitavecchia-Termini Imerese, oltre alla linea Napoli-Termini Imerese.



La compagnia di traghetti Grandi Navi Veloci ha annunciato di aver completato l'installazione e l'attivazione dell'impianto di depurazione dei gas di scarico (scrubber) sulla prima delle otto navi sulle quali è...

A Gioia Tauro traffico contenitori +39%

Intervista al commissario straordinario Andrea Agostinelli

Redazione

LIVORNO A Gioia Tauro il traffico contenitori mostra un incremento del 39%. Inizia così la lunga intervista che il contrammiraglio Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, ha concesso a Silvia Meccheri. L'incremento del 39% del traffico contenitori registrato nello scalo calabrese, arriva proprio nel momento in cui tutti i maggiori scali registrano una flessione delle merci movimentate a causa dell'emergenza epidemiologica. Il motivo di questo successo, ha sottolineato Agostinelli, dopo anni di crisi, è dovuto al cambio di gestione del terminal container. Ma, Gioia Tauro rappresenta un paradosso mondiale: mentre i porti stanno perdendo traffico, anche con cali in doppia cifra, questo è il risultato di un porto del Sud dove ha iniziato ad operare uno dei principali armatori a livello mondiale (Msc) che ha fatto di questo scalo il centro dei suoi traffici e dei suoi servizi di transhipment. Agostinelli ha ricordato che a Gioia Tauro ha fatto scalo la nave Msc Sixin, una delle undici navi Msc capace di trasportare ben 24mila teu, le più grandi al mondo, e che a rotazione toccano questo porto. Punto forte dello scalo, un porto artificiale costruito 25 anni fa, è la dotazione di fondali fino a 18 metri e di tutte le caratteristiche tecnico nautiche più importanti per contare nel sistema mondiale dei trasporti marittimi, alla pari di Tangeri, Barcellona e Valencia, per restare nel Mediterraneo. Per quanto riguarda il traffico di transhipment, quest'anno lo scalo movimenterà tre milioni e trecento mila contenitori con un aumento di circa il 30% rispetto al 2019, confermandosi leader nel Mediterraneo in questo settore. Ma per diversificare le attività dello scalo, negli ultimi tre anni e mezzo è stato costruito un gateway ferroviario che sarà preso in esercizio da una società collegata a Msc, in modo da avere anche una quota di contenitori in uscita dal porto su ferrovia, senza restare legati al ruolo di transhipment, ma anche un porto gateway a partire dal 2021.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Tamponi per chi arriva da paesi a rischio

Il presidente Solinas ha emesso una nuova ordinanza: limiti per chi arriva o rientra da Malta, Spagna, Grecia e Croazia

ROBERTO PETRETTO

SASSARI Avrebbe voluto farlo molto tempo fa, e lo ha ricordato anche in consiglio regionale. Ieri, di fronte a un contesto Europeo sempre più preoccupante, anche il presidente della Regione sarda, ha preso la decisione di imporre il tampone obbligatorio per chi arriva da nazioni "a rischio". Ieri sera Christian Solinas ha emesso una nuova ordinanza con cui dispone che «i passeggeri che intendono fare ingresso nel territorio regionale e che nei 14 giorni antecedenti hanno soggiornato o transitato in Croazia, Grecia, repubblica di Malta o Spagna» devono o sottoporsi «nelle 72 ore antecedenti all'ingresso nel territorio regionale a un test molecolare o antigenico, effettuato per mezzo di tampone» al quale risultare positivi. Oppure sottoporsi a un test molecolare o antigenico (sempre tramite tampone) «da effettuarsi al momento dell'arrivo in aeroporto o in porto», quando questo sia possibile, oppure, entro 48 ore dall'ingresso in Sardegna, in una Azienda sanitaria locale. L'ordinanza prevede anche che i passeggeri provenienti dai paesi a rischio «anche se asintomatici, sono obbligati a comunicare immediatamente il proprio ingresso nel territorio regionale, all'Azienda sanitaria locale competente». Se dovessero insorgere i sintomi del coronavirus, la persona che sospetta di essere stata contagiata deve segnalare la sua situazione ai numeri telefonici di emergenza e mettersi in isolamento. Le società di gestione aeroportuale, l'**Autorità di sistema** del mare di Sardegna, le direzioni marittime, le capitanerie di porto e i gestori dei porti devono dare «immediata comunicazione alla direzione generale dell'assessorato alla Sanità dell'arrivo di aerei, navi, natanti da diporto e pescherecci» in arrivo dai paesi a rischio. La posizione della Regione va anche oltre le richieste del Governo nazionale. In un incontro con i governatori, il ministro Speranza ha presentato un'ordinanza che prevede il tampone rapido per chi torna da Grecia, Spagna, Croazia, Malta e il divieto di ingresso e transito dalla Colombia. Anche il ministro Boccia è sulla stessa linea: «La proposta che facciamo alle regioni è di rendere il servizio sanitario territoriale in grado di garantire tamponi a chi rientra dall'estero, con i risultati entro 48 ore dal rientro del viaggio». Molte Regioni non condividono e vogliono rinviare la decisione, mentre altre, come la Sardegna, vogliono anticipare la linea dell'esecutivo con nuove ordinanze. Così si rischia però di avere una situazione a macchia di leopardo sul territorio nazionale. I contagi in Italia ieri sono stati 48. Complessivamente sono 251.713 le persone che hanno contratto il virus. Ed è in aumento anche il numero delle vittime: 10 in più che portano il totale a 35.225. In lieve rialzo anche i ricoveri in terapia intensiva, ora a quota 53. Intanto c'è chi guarda all'autunno: il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia è convinto che la prossima influenza sia da «trattare come fosse il Coronavirus. Ogni caso di influenza - ha aggiunto - dovrà avere una diagnosi differenziata per essere certi che non sia causata da Covid-19 e perciò avremo la necessità di fare ancora più tamponi e test rapidi. Il nostro piano di sanità pubblica - ha concluso - prevede 32 mila tamponi al giorno». @Petretto@RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

La Regione si allinea alla decisione del Ministero. Colombia in black list

Tamponi per chi arriva dall'estero

Obbligatorie per chi sbarca nell'Isola da Croazia, Spagna, Grecia e Malta

In piena estate e con i contagi in netta risalita, con diversi focolai dopo i rientri dalle vacanze e la movida indisciplinata, il governo tenta di arginare l'avanzata del Covid con nuove misure. In un incontro con i governatori, il ministro della Salute Roberto Speranza ha presentato un'ordinanza che prevede il tampone rapido per chi torna da Grecia, Spagna, Croazia, Malta e il divieto di ingresso e transito dalla Colombia. L'ordinanza di Solinas. E il governatore della Sardegna Christian Solinas si è subito adeguato, adottando ieri sera una sua ordinanza in cui si stabilisce che da oggi e sino al 7 settembre i «passeggeri che intendono fare ingresso nel territorio regionale e che nei quattordici giorni antecedenti hanno soggiornato o transitato in Croazia, Grecia, Repubblica di Malta o Spagna» devono, in alternativa, presentare o «l'attestazione di essersi sottoposti, nelle 72 ore antecedenti all'ingresso nel territorio regionale, ad un test molecolare o antigenico, effettuato per mezzo di tampone e risultato negativo», oppure «sottoporsi ad un test molecolare o antigenico, da effettuarsi per mezzo di tampone, al momento dell'arrivo in **porto** o in aeroporto, ove possibile, ovvero entro 48 ore dall'ingresso nel territorio regionale presso l'azienda sanitaria locale di riferimento». Le alternative. Dunque chi, nei 14 giorni precedenti all'arrivo nell'Isola, è stato in Croazia, Grecia, Malta o Spagna può presentare un tampone negativo effettuato nelle 72 ore antecedenti o ha l'obbligo di sottoporsi al test entro 48 ore allo sbarco in Sardegna. Tutti sono anche obbligati «a comunicare immediatamente il proprio ingresso nel territorio regionale all'azienda sanitaria competente» e nel caso di insorgenza dei sintomi ad avvisare l'autorità sanitaria, mettendosi in isolamento fiduciario. Contagi in aumento. Appelli e provvedimenti arrivano alla luce dei recenti cluster in tutto il Paese, che spingono verso l'impennata i contagi in Italia. Per questo il ministero della Salute ha deciso di arginare i casi emersi dopo il ritorno di comitive di giovani dalla villeggiatura all'estero con la richiesta di certificazione di un test negativo fatto nelle ultime 72 ore oppure l'obbligo di tampone entro 48 ore dal rientro in Italia. Alla nuova ordinanza, che segue quella simile già introdotta in alcune Regioni, dovrà adeguarsi chi arriva da Spagna, Croazia, Malta, Grecia. Il documento prevede anche la possibilità di svolgere in aeroporto, ove possibile e in via sperimentale, un test antigene. Stop arrivi dalla Colombia. È stata aggiornata anche la black list dei Paesi da cui non si può arrivare in Italia: ora c'è anche la Colombia che si aggiunge ad Armenia, Bahrein, Bangladesh, Brasile, Bosnia Erzegovina, Cile, Kosovo, Kuwait, Macedonia del nord, Moldova, Montenegro, Oman, Panama, Perù, Repubblica dominicana e Serbia. Ipotesi coprifuoco. Ma non è tutto. La preoccupazione per una recrudescenza dell'epidemia di Covid è tanta che il Ministro della Salute Roberto Speranza ha avvisato i governatori che, qualora i nuovi divieti e le raccomandazioni non vengano rispettati, il Governo è intenzionato a adottare nuove drastiche misure. In particolare ripristinando l'obbligo delle mascherine anche all'aperto, il contingentamento degli ingressi nei luoghi chiusi, ma anche nelle strade e nelle piazze e - in casi estremi - a vietare la circolazione dopo una certa ora, mettendo in atto così una sorta di coprifuoco come già è accaduto in questi giorni in alcuni Paesi europei come la Spagna dove la curva dei contagi ha registrato una netta risalita.



Riserva marina e vincoli Installati i primi gavitelli

Milazzo Consegnati e collaudati dalla ditta "Prisma srl" quattro gavitelli con segnalazione notturna che sono stati posizionati nelle Secche di Levante e Ponente, Gamba di Donna e Scoglio della Portella che serviranno per i diving, le visite guidate e le escursioni. L'operazione si è svolta all'interno dell'Area Marina Protetta Capo Milazzo in presenza del direttore Domenico Lombardo e del Rup Franco Calderone. L'area in questione è stata consegnata all'Amp dal Demanio regionale il 7 agosto. Questi primi lavori sono partiti immediatamente e sono stati portati a termine in tempi brevissimi. Subito dopo, il 15 agosto, verranno posizionate le boe di ormeggio nella Baia di Sant'Antonio e di Renella. «È stato un lavoro straordinario portato a termine nel pieno rispetto delle norme ambientali e di eco compatibilità dei materiali - ha detto il direttore Lombardo che ha seguito i lavori di collaudo - . Adesso stiamo lavorando per installare anche le boe di perimetrazione della zona A». Va sottolineato che lavori hanno subito un rallentamento a causa dell'emergenza Covid. «Ringraziamo - ha concluso Lombardo - la Capitaneria di Porto di Milazzo per l'indispensabile supporto, il Demanio regionale e l'**Autorità Portuale** dello Stretto per la preziosa collaborazione». La Guardia costiera sta proseguendo intanto i controlli all'interno dell'Area marina protetta e l'attività di vigilanza e controllo sul rispetto delle prescrizioni contenute nel regolamento di disciplina emanato dal ministero dell'Ambiente ha portato ad accertare e contestare all'interno dell'area di Riserva. Le contestazioni scaturiscono dal fatto che l'ancoraggio spesso viene fatto all'interno della Zona B, protetta nella suddivisione in zone stabilito con il decreto istitutivo dell'Area marina protetta. a.i. Proseguono incessanti i controlli della Capitaneria di Porto.



Sotto la Colombaia

Un' area per le barche Così cambia il capoluogo

«A Trapani la nautica da diporto, tutta, traslocherà nella parte più bella del porto. Un grande porto turistico sorgerà nell' area del vecchio porto dei pescatori, all' ombra della torre della Colombaia. A settembre pubblicheremo il bando per il concorso internazionale di idee». Come il pesce puzza spesso dalla testa, per contrappasso l' exploit passa dalla rivoluzione in chiave anche diportistica del porto del capoluogo, avviata dall' **Autorità** di **sistema portuale** che comprende pure Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese. Per Nicola Adragna, che a Trapani è rappresentante del comitato di gestione dell' **Autorità**, il nemico da spazzar via «è la confusione logistica, organizzativa, direi concettuale. Settorializzazione sconosciuta, disorganicità nella distribuzione degli spazi di logistica, cantieristica, diporto, commerciale». Lo dice illustrando gli imponenti lavori che porteranno in capo a due anni all' adozione del nuovo Piano regolatore **portuale** - quello attuale è del 1962 - «ed entro pochi mesi al taglio del nastro della nuova stazione marittima attualmente in ristrutturazione, alla nuova recinzione che sostituirà le ringhiere vecchie di cinquant' anni senza che il porto sbarri la propria veduta alla città».

Il nuovo terminal aliscafi funziona già da un anno. E dato che di Covid e turismo si parla «ricomincia - dice Adragna - a funzionare bene. Dato per scontato il forte calo di turisti stranieri, nelle ultime tre -quattro settimane abbiamo registrato un incremento del traffico di turisti siciliani e connazionali del Nord che ha portato praticamente al sold out». Capitolo crociere: i milioni investiti sono 25, «l' obiettivo - conclude Adragna - è decuplicare i trentamila transiti. Sono in corso i sondaggi per il dragaggio per consentire l' attracco di navi più grandi mentre è già stata deliberata la rimozione del molo Ronciglio ed è in progettazione la nuova banchina di 300 metri nell' area del molo a T».



La crisi della nautica turistica in Sicilia dopo il Covid 19: l'emergenza ingigantisce i ritardi del passato

Porti trapanesi, zero stranieri

Fatturati crollati del 50 per cento. A Marsala revocata la concessione per 800 posti barca, Favignana vive di qualità con dieci approdi per i vip

Vecchie pigrizie, nuove emergenze. Fa zero stranieri e perdite effetto Covid che ricalcano in sostanza le medie regionali: picchiate fra il 40 e il 50 per cento almeno sui fatturati dei porti turistici. Anche fra le due grandi affacciate sui mari Mediterraneo e Tirreno - le coste e le isole del Trapanese, seconda tappa, dopo quella palermitana, del nostro viaggio nel diporto siciliano in affanno - il turismo nautico ai tempi del Covid, vive, anzi sopravvive di turismo inter e intraregionale. Di francesi, americani, e soprattutto dei numerosi e facoltosi tedeschi habitués, manco l'ombra. E vive, anzi vivacchia, di occasioni perse quando ancora il Covid non serpeggiava. Tanti i milioni stanziati dalla Regione per porti e porticcioli sui 50 con plessivi previsti in bilancio, e altrettante le incomprensioni con i privati. Caso esemplare, quello di Marsala, dove, dice l'ingegnere Carmelo Ricciardo, l'«uomo dei porti» di Palazzo d'Orléans, dirigente delle Infrastrutture, «è stata revocata la cruciale concessione del porto, un approdo da 800 posti». Molto più che una boccata di ossigeno anche per il diporto. Si tratta della concessione data alcuni anni fa all'imprenditore Massimo Ombra, che dopo aver meditato imponenti investimenti e pagato i canoni per due anni, ha gettato la spugna. Ricciardo lo sostiene: i privati potrebbero fare di più, «dato che la Regione su Trapani investe energie e fondi massicci, capaci di dare un impulso ma non di trasformare da soli la provincia nella corazzata marinara che potenzialmente è». La polemica è andata in onda, con le accuse di «mancanza di visione» rinviate qualche tempo fa dalla controparte Ombra. Sia come sia, la città, la quinta della Sicilia, si lecca le ferite per un'altra estate. Ultimi risultati raggiunti, la consegna dei lavori del porto di Selinunte, afflitto per naturali ragioni morfologiche dalle sabbie da dragare, e però avviato a una sistemazione definitiva; e la ripresa dei lavori a Castellammare del Golfo, i cui intoppi annosi - tre gli anni dall'avvio - ai concessionari sono costati decine e decine di clienti che hanno fatto rotta verso strutture più moderne, ad esempio Capo d'Orlando. A Selinunte i 630 mila euro stanziati serviranno a ridare fiato alla piccola marineria che vive all'ombra del più grande porto di Mazara del Vallo, con il ripristino della banchina e dell'illuminazione. A Mazara, altra macchina da guerra del mare inceppata, Ricciardo ricorda che «i singoli pontili vengono dati in concessione anno per anno», mentre Castellammare del Golfo brontola. Per tutti - i concessionari sono sei - Salvatore Eterno, che gestisce il Club Nautico, ottanta posti barca, che ha i permessi fino a 30 metri: «Anche qui il turismo estero è a zero. Sono i diportisti del luogo, i fedelissimi a fare il nostro fatturato, con perdite di almeno la metà. Registriamo un aumento, d'altro canto, del turismo regionale, dall'altra parte della Sicilia». Spina nel fianco, oltre al Covid, il «fine lavori mai» della ristrutturazione, che però sono è ripartita: in agenda la nuova banchina, il molo di sicurezza. Un campo di battaglia che tra le vittime conta un distributore di carburante e ancora non offre parcheggi. Così, protesta Eterno, «le barche più grandi hanno difficoltà e molti stranieri spesso giurano di non tornare». Favignana vive di qualità, dimensioni ridotte e vip di passaggio. Fino a pochi mesi fa anche di invasioni straniere, «soprattutto di tedeschi», dice Giampaolo Genovese, da dicembre amministratore della Darsena, approdo di dieci posti autorizzato a ospitare megayacht fino a trenta metri, uno dei





Giornale di Sicilia

Trapani

- è realisticamente del 40%: aumenta il turismo regionale mordi e fuggi, di giornata o di week end. Dobbiamo stringere i denti, i diportisti e i vip non ci dimenticano: è di queste ore l' arrivo della showgirl Rossella Brescia e del regista Gabriele Muccino». (2- segue)

MARCO CASALE

politico dato da Italia Viva con il Piano Shock presentato pubblicamente il 20 febbraio scorso: «Alcune, purtroppo non tutte, delle misure urgenti e necessarie da noi proposte per garantire lo snellimento procedurale e la velocizzazione delle opere pubbliche hanno di fatto trovato uno sbocco operativo nel DI Semplificazione. Le iniziative sulla velocizzazione delle gare d' appalto contenute nell' art.2 e la nomina dei commissari straordinari per le opere ritenute di rilevanza strategica all' art. 9 traggono ispirazione anche dal dibattito che abbiamo contribuito a creare attorno all' esigenza di un concreto sblocco dei cantieri». I commissari straordinari «saranno responsabili di tutto il processo sul modello del Commissario di Genova e dell' Expo» aggiunge la parlamentare, che sottolinea peraltro di aver fatto parte del gruppo di lavoro incaricato di redigere assieme alla ministra De Micheli l' elenco delle 50 opere prioritarie da "commissariare". «Ricordo che tra queste c' è anche la Darsena Europa, sulla cui importanza si registra oggi un vasto e unanime riconoscimento. Adesso dobbiamo lavorare per velocizzare le procedure relative alla sua realizzazione». Quella del commissariamento sarà sicuramente una carta importante da giocare: «Come è accaduto per Genova, se semplifichi le procedure e se conferisci al un commissario poteri reali ancorché soggetti a tutti i controlli necessari, le cose si fanno prima e meglio». Ma il commissario non necessariamente deve essere una persona diversa dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale: «Nella mia visione delle cose, i due ruoli dovrebbero coincidere: in Italia abbiamo tanti presidenti capaci e competenti che sono sicura sapranno affrontare le sfide con coraggio e dedizione». E a proposito di sfide da affrontare nell' immediato, gli stanziamenti che arriveranno dall' Europa come risposta alla pandemia apriranno sicuramente nuove importanti opportunità per lo sviluppo del territorio ma saranno anche un banco di prova importante: «Il nostro obiettivo, adesso, è quello di individuare i reali interventi infrastrutturali prioritari ai fini dello sviluppo delle Reti Ten-T. La Pontremolese è sicuramente una delle opere su cui dovremo puntare in vista del piano da presentare a Bruxelles entro il prossimo 15 ottobre: si tratta di una infrastruttura strategica che lega il destino di tre Regioni, Liguria, Emilia Romagna e Toscana, agganciandole all' Europa». La presidente della Commissione Trasporti dedica un' ultima riflessione al caos delle autostrade in Liguria: «La vicenda - dice - presenta

dei profili di criticità: la manutenzione della rete autostradale rimane prioritaria ma non può e non deve paralizzare l'economia di una Regione che dal punto di vista turistico ha subito un duplice contraccolpo sia a causa del Covid-19 che del blocco delle autostrade». Per la Paita la verità è che «al progressivo



Port News

Focus

e costante aumento delle tariffe autostradali non ha corriposto un' adeguata attenzione per le attività di manutenzione. Occorre, quindi, non solo rivedere i piani tariffari, come per altro sta facendo l' Art, ma potenziare il MIT e le sue funzioni di controllo. Dobbiamo ripartire con un rinnovato slancio per rendere il nostro Paese finalmente sicuro e moderno».

Il Secolo XIX

Focus

Crociere, il conto delle flotte ferme sfiora i sette miliardi

Nel secondo trimestre 2020, le prime tre compagnie crocieristiche globali hanno perso in tutto 6,7 miliardi di dollari: è il risultato delle ultime trimestrali, da quella di Carnival (perdita netta 4,4 miliardi, già licenziata dal cda a giugno come la peggiore di sempre) ai conti formalizzati a inizio settimana dai gruppi Royal Caribbean (Rcg) e Norwegian Cruise Line Holdings (Nclh). Specchio rappresentativo, perché i tre gruppi controllano oltre il 75% del mercato. La musica non cambia a Oriente, dove il principale operatore asiatico, Genting (Ghk) ha annunciato una perdita semestrale di 600 milioni. Sommando questo ultimo dato ai risultati degli altri tre gruppi, nella prima metà dell'anno la perdita è di 11,3 miliardi. È l'effetto delle navi fermate dal virus. Per far fronte all'emergenza, Carnival (nove marchi - compresa Costa Crociere - oltre 100 navi gestite, 18 in ordine, la maggior parte in Italia) all'ultimo bilancio aveva liquidità disponibile per 7,6 miliardi, più 8,8 miliardi di credito all'export a sostegno delle navi in costruzione, e crociere prenotate per la seconda metà del 2020 per un valore di 475 milioni. Rcg (sei marchi per oltre 60 navi, 16 in ordine) ha chiuso il secondo trimestre lunedì con una perdita netta di 1,6 miliardi, contro i 472,8 milioni registrati lo scorso anno. Il consumo di cassa previsto dal gruppo Usa per la sospensione dell'attività è di 250-290 milioni al mese. I ricavi si sono contratti del 93% rispetto al terzo trimestre dello scorso anno, per 175,6 milioni. Ora la strategia di Rcg, che al 30 giugno aveva in cassa 4,1 miliardi di dollari, non può che essere orientata sulla difensiva. Questo salvagente va ad aggiungersi a una linea di credito di 11,3 miliardi di dollari per finanziare le nuove costruzioni originariamente programmate fino al 2025. Ma a tal proposito il Rcg ha annunciato importanti ritardi nella costruzione di almeno cinque nuove navi. A 715,2 milioni è stata invece la perdita per Nclh (tre marchi, di cui due clienti fissi dei cantieri italiani, per 28 navi di cui in ordine 9) contro l'utile di 240 milioni dell'anno precedente, a fronte di un fatturato di 16,9 milioni contro gli 1,7 miliardi registrati nel 2019. Al 30 giugno 2020 la compagnia aveva 1,2 miliardi di vendite di biglietti anticipati che comprendono circa 800 milioni di dollari di crediti per crociere future.



Costa Crociere riparte dal 6 settembre

GAM EDITORI

12 agosto 2020 - A seguito dell' approvazione da parte del Governo italiano della ripresa delle crociere e del relativo protocollo sanitario, Costa Crociere prevede di ripartire gradualmente con le proprie crociere da porti italiani il 6 settembre 2020. Il ritorno delle crociere Costa sarà progressivo e coinvolgerà un numero crescente di navi. La prima nave a salpare il 6 settembre 2020 sarà Costa Deliziosa, che offrirà ogni settimana crociere da Trieste alla scoperta delle destinazioni più belle della Grecia. Seguirà Costa Diadema, il 19 settembre 2020, che effettuerà crociere di 7 giorni da Genova nel Mediterraneo occidentale, per godersi il meglio dell' Italia e Malta. Dall' entrata in vigore oggi del nuovo decreto del Governo italiano, Costa Crociere sta lavorando con le autorità di bandiera nazionali e le destinazioni per garantire un' applicazione responsabile, agevole e ben organizzata delle nuove normative e protocolli, in stretta collaborazione con le istituzioni locali, le autorità sanitarie, le Capitanerie di Porto, le autorità di sistema portuale, i terminal e il RINA. Di conseguenza, ulteriori dettagli sugli itinerari di Costa Deliziosa e Costa Diadema saranno resi noti nei prossimi giorni. Per consentire la progressiva implementazione dei nuovi protocolli a bordo e a terra, la compagnia è inoltre costretta a prolungare fino al 30 settembre 2020 la pausa per tutte le altre sue crociere, ad eccezione delle suddette partenze di Costa Deliziosa (6, 13, 20, 27 settembre) e Costa Diadema (19 settembre). Costa sta informando gli Ospiti e gli agenti di viaggio interessati, ai quali garantirà una riprotezione secondo quanto stabilito dalla normativa applicabile.



Quality Travel

Focus

Costa Crociere riparte dal 6 settembre con Deliziosa

A seguito dell' approvazione di ieri da parte del Governo italiano della ripresa delle crociere e del relativo protocollo sanitario, Costa Crociere prevede di ripartire gradualmente con le proprie crociere da porti italiani il 6 settembre 2020. Il ritorno delle crociere Costa sarà progressivo e coinvolgerà un numero crescente di navi. La prima nave a salpare il 6 settembre 2020 sarà Costa Deliziosa, che offrirà ogni settimana crociere da Trieste alla scoperta delle destinazioni più belle della Grecia. Seguirà Costa Diadema, il 19 settembre 2020, che effettuerà crociere di 7 giorni da Genova nel Mediterraneo occidentale, per godersi il meglio dell' Italia e Malta. Dall' entrata in vigore oggi del nuovo decreto del Governo italiano, Costa Crociere sta lavorando con le autorità di bandiera nazionali e le destinazioni per garantire un' applicazione responsabile, agevole e ben organizzata delle nuove normative e protocolli, in stretta collaborazione con le istituzioni locali, le autorità sanitarie, le Capitanerie di Porto, le autorità di sistema portuale, i terminal e il RINA. Di conseguenza, ulteriori dettagli sugli itinerari di Costa Deliziosa e Costa Diadema saranno resi noti nei prossimi giorni. Per consentire la progressiva implementazione dei nuovi protocolli a bordo e a terra, la compagnia è inoltre costretta a prolungare fino al 30 settembre 2020 la pausa per tutte le altre sue crociere, ad eccezione delle suddette partenze di Costa Deliziosa (6, 13, 20, 27 settembre) e Costa Diadema (19 settembre). Costa sta informando gli Ospiti e gli agenti di viaggio interessati, ai quali garantirà una riprotezione secondo quanto stabilito dalla normativa applicabile. Al fine di offrire la miglior esperienza di vacanza possibile, garantendo allo stesso tempo la massima sicurezza per ospiti ed equipaggio, Costa Crociere ha messo a punto per la propria flotta il Costa Safety Protocol, un protocollo che contiene nuove procedure operative adeguate alle esigenze di risposta alla situazione COVID-19. Le procedure sono state studiate con il supporto scientifico di esperti indipendenti in Sanità Pubblica coordinati da V.I.H.T.A.L.I. (Value in Health Technology e Academy for Leadership and Innovation), spin-off dell' Università Cattolica di Roma, e sono conformi ai protocolli sanitari definiti dalle autorità italiane ed europee (EU Healthy Gateways).

