



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**sabato, 11 luglio 2020**



### Prime Pagine

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

### Primo Piano

|                                                                     |                               |                             |    |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----|
| 11/07/2020                                                          | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 5 | <b>RAFFAELLA VITTADELLO</b> | 25 |
| Crociere e grandi navi ancora tutto da decidere                     |                               |                             |    |
| 10/07/2020                                                          | <b>Messaggero Marittimo</b>   | <i>Redazione</i>            | 27 |
| Ogni porto è nel pensiero del ministero Trasporti                   |                               |                             |    |
| 10/07/2020                                                          | <b>Corriere Marittimo</b>     |                             | 28 |
| Autoproduzione - Duci: "L' emendamento temo venga cassato dall' UE" |                               |                             |    |

|                                                                             |                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----|
| 10/07/2020                                                                  | <b>Informazioni Marittime</b> | 30 |
| Autoproduzione, armatori e agenti marittimi: rischio infrazioni comunitarie |                               |    |
| 10/07/2020                                                                  | <b>Venezia Today</b>          | 31 |
| Musolino con De Micheli al test di sollevamento Mose                        |                               |    |

## Venezia

|                                                                                                                             |                                              |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----|
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 4 | 32 |
| «Bilancio del Porto, a giorni la decisione»                                                                                 |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 4                | 33 |
| Il porto delle nebbie e il ruolo della politica                                                                             |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Avvenire</b> Pagina 5                     | 34 |
| Il Mose c'è, Venezia adesso spera                                                                                           |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Avvenire</b> Pagina 5                     | 36 |
| Dalle Grandi navi al turismo, la città resta in attesa di altre risposte                                                    |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Corriere del Veneto</b> Pagina 2          | 38 |
| Venezia divisa e protetta dal mare Conte: «Promesse mantenute»                                                              |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Corriere del Veneto</b> Pagina 2          | 40 |
| Dislivello di 30 centimetri ma paratoie ancora lente «Dai 90 minuti attuali passeremo a mezz' ora» Resta il problema sabbia |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Corriere del Veneto</b> Pagina 3          | 41 |
| Authority e direttore per la gestione                                                                                       |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Corriere della Sera</b> Pagina 21         | 43 |
| Il Mose in funzione Laguna chiusa                                                                                           |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Fatto Quotidiano</b> Pagina 2          | 44 |
| Si alza il Mose (e pure i dubbi) "Ora speriamo che funzioni"                                                                |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Foglio</b> Pagina 5                    | 46 |
| Cari attivisti No Mose, è tempo di aprire le dighe dei vostri cervelli e di fare uscire una soluzione per salvare Venezia   |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 2                | 47 |
| Mose ok, Venezia isolata dal mare Conte: pronto in casi d' emergenza                                                        |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 2                | 49 |
| Il padre del Modulo: «Ho visto passare davanti 33 anni di vita»                                                             |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 3                | 51 |
| Zaia: «Gestione al Comune, torni il Magistrato alle acque»                                                                  |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 3                | 53 |
| Brugnaro: «Ma non ringrazio chi ha portato avanti l' opera»                                                                 |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 26               | 54 |
| Quel braccio di ferro sui lavori con il Cvn                                                                                 |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 27               | 56 |
| «Corsa contro il tempo per preparare i tecnici»                                                                             |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 28               | 57 |
| Brugnaro a Conte: «Ora le grandi navi»                                                                                      |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 28               | 59 |
| I No Mose, blitz in acqua con una ventina di barchini                                                                       |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 29               | 60 |
| «Cabina di regia e soldi, così il governo aiuterà Venezia»                                                                  |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 29               | 61 |
| Il Codacons mette in guardia: «Ultima parola al Consiglio di Stato»                                                         |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 29               | 62 |
| Zanda, il padre del Consorzio: «Difesa dal mare attesa dal 1966»                                                            |                                              |    |
| 11/07/2020                                                                                                                  | <b>Il Giornale</b> Pagina 6                  | 64 |
| Il Mose supera il test dopo 17 anni di lavori E Conte ne approfitta per la sua passerella                                   |                                              |    |

|                                                                                            |                                              |                                             |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|----|
| 11/07/2020                                                                                 | <b>Il Giorno</b> Pagina 6                    |                                             | 65 |
| Il Mose funziona e supera le prove generali Ma l' odissea dei cantieri non è ancora finita |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>Il Manifesto</b> Pagina 2                 |                                             | 67 |
| Miracolo in Laguna, il Mose si alza ma con il mare piatto                                  |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>Il Messaggero</b> Pagina 13               |                                             | 69 |
| Mose al via tra le polemiche ma test superato per Venezia                                  |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 11              | <i>Jacopo Giliberto</i>                     | 71 |
| Venezia supera il grande test: il Mose si è alzato                                         |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 2 |                                             | 73 |
| Mose, il test funziona ma 6 paratoie restano su Conte: «Ultimo miglio»                     |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 3 |                                             | 75 |
| Il governo: «Pronta l' Agenzia per gestire Mose e laguna»                                  |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 3 |                                             | 76 |
| Scotti: «La sabbia è un problema Il ritardo? Colpa degli strumenti»                        |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 4 |                                             | 77 |
| «Ancora diciotto mesi grazie per la pazienza»                                              |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 4 |                                             | 78 |
| «Rimettere in piedi il Magistrato alle acque e affidare la gestione del Mose al Comune»    |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 5 |                                             | 79 |
| Conte, il ritorno sull' isola ferita «È stato un segnale importante»                       |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 6 |                                             | 80 |
| Mose, il test funziona ma 6 paratoie restano su Conte: «Ultimo miglio»                     |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 5 |                                             | 81 |
| Fumogeni, slogan e spruzzi Battaglia navale dei No Mose                                    |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Repubblica</b> Pagina 10               | <i>DAL NOSTRO INVIATO GIAMPAOLO VISETTI</i> | 83 |
| La laguna divisa dal mare Ma per l' avvio del Mose sei paratoie restano su                 |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>La Stampa</b> Pagina 5                    |                                             | 85 |
| Giù il pulsante e il Mose si alza. La diga che salverà Venezia funziona                    |                                              |                                             |    |
| 11/07/2020                                                                                 | <b>Libero</b> Pagina 8                       |                                             | 87 |
| Prima non volevano il Mose ora i grillini ne vanno fieri                                   |                                              |                                             |    |
| 10/07/2020                                                                                 | <b>Ansa</b>                                  |                                             | 89 |
| Conte preme pulsante, si innalza Mose                                                      |                                              |                                             |    |
| 10/07/2020                                                                                 | <b>FerPress</b>                              |                                             | 90 |
| Mose: chiuso positivamente il test per il sollevamento delle barriere alla bocche di porto |                                              |                                             |    |
| 10/07/2020                                                                                 | <b>Messaggero Marittimo</b>                  | <i>Redazione</i>                            | 91 |
| Innalzate tutte le paratoie del Mose                                                       |                                              |                                             |    |
| 10/07/2020                                                                                 | <b>Messaggero Marittimo</b>                  | <i>Redazione</i>                            | 92 |
| Ministra De Micheli a Venezia per il Mose                                                  |                                              |                                             |    |
| 10/07/2020                                                                                 | <b>Venezia Today</b>                         |                                             | 93 |
| Il giorno del Mose: alle 12.25 la Laguna è completamente isolata dal mare   DIRETTA        |                                              |                                             |    |

## Savona, Vado

|                                                                                     |                                             |  |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--|----|
| 11/07/2020                                                                          | <b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 25 |  | 95 |
| Il traghetto per Tangeri non arriva salta il test del nuovo posteggio               |                                             |  |    |
| 10/07/2020                                                                          | <b>Savona News</b>                          |  | 96 |
| Apm e Reefer, sempre più tese le relazioni sindacali: scatta lo stato di agitazione |                                             |  |    |

## Genova, Voltri

|                                                                               |                                   |  |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--|----|
| 11/07/2020                                                                    | <b>Il Secolo XIX</b> Pagina 20-21 |  | 98 |
| Traffico cittadino in tilt, slitta la consegna merci 'Così i clienti fuggono' |                                   |  |    |



|                                                                                               |                                                  |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----|
| 11/07/2020                                                                                    | <b>La Sicilia</b> Pagina 10                      | 100 |
| Caos Genova, niente Ponte e Zes: Italia addio la "Via della Seta" naviga sulla "rotta artica" |                                                  |     |
| 10/07/2020                                                                                    | <b>Messaggero Marittimo</b> <i>Vezio Benetti</i> | 102 |
| Salviamo Genova e la Liguria                                                                  |                                                  |     |
| 10/07/2020                                                                                    | <b>Corriere Marittimo</b> <i>LUCIA NAPPI</i>     | 103 |
| Fusione PSA-Sech alla luce della crisi post-Covid                                             |                                                  |     |
| 10/07/2020                                                                                    | <b>Informazioni Marittime</b>                    | 104 |
| Fusione Psa-Sech, via libera dall' Avvocato di Stato                                          |                                                  |     |
| 10/07/2020                                                                                    | <b>The Medi Telegraph</b>                        | 105 |
| Psa-Sech, strada spianata dall' avvocatura                                                    |                                                  |     |
| 11/07/2020                                                                                    | <b>Milano Finanza</b> Pagina 23                  | 106 |
| Cosco, il colosso cinese che l' Italia prende a schiaffi                                      |                                                  |     |
| 10/07/2020                                                                                    | <b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>     | 108 |
| Genova passa il testimone a Napoli                                                            |                                                  |     |

## La Spezia

|                                                         |                                              |     |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----|
| 10/07/2020                                              | <b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i> | 109 |
| Ancip: stupefatti dalle parole di Bucchioni             |                                              |     |
| 10/07/2020                                              | <b>Città della Spezia</b>                    | 111 |
| Pastorino: "Porti, da Decreto rilancio misure preziose" |                                              |     |

## Ravenna

|                                                                                   |                                                          |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----|
| 11/07/2020                                                                        | <b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 10 | 112 |
| Visita al porto di Corsini «Crocevia dello sviluppo»                              |                                                          |     |
| 11/07/2020                                                                        | <b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 43      | 113 |
| L' assessore Corsini visita i terminal Sapir e Tcr: «Porto crocevia fondamentale» |                                                          |     |
| 10/07/2020                                                                        | <b>Ravenna Today</b>                                     | 114 |
| Visita a Sapir e Tcr per l' assessore regionale Andrea Corsini                    |                                                          |     |
| 10/07/2020                                                                        | <b>ravennawebtv.it</b>                                   | 115 |
| L' assessore regionale Corsini in visita a Sapir e TCR                            |                                                          |     |

## Marina di Carrara

|                                          |                                                 |     |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----|
| 11/07/2020                               | <b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 41 | 116 |
| Cambia look la spiaggia libera del porto |                                                 |     |

## Livorno

|                                                                       |                              |     |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------|-----|
| 11/07/2020                                                            | <b>Il Tirreno</b> Pagina 31  | 117 |
| La città ecologica: Darsena Europa è un' opera non sostenibile        |                              |     |
| 10/07/2020                                                            | <b>Pisa Today</b>            | 118 |
| Darsena Europa: "Opera non sostenibile dal punto di vista ambientale" |                              |     |
| 11/07/2020                                                            | <b>La Gazzetta Marittima</b> | 119 |
| Il dubbio? La pelle dell' orso   La Gazzetta Marittima                |                              |     |
| 11/07/2020                                                            | <b>La Gazzetta Marittima</b> | 120 |
| Per le crociere Livorno una perdita di 54 milioni                     |                              |     |

|                                                              |                   |           |     |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|-----------|-----|
| 11/07/2020                                                   | <b>Il Tirreno</b> | Pagina 40 | 121 |
| Buon compleanno Modigliani e in Fortezza si celebra il genio |                   |           |     |

## Piombino, Isola d' Elba

|                                                           |                                       |           |     |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------|-----|
| 11/07/2020                                                | <b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> | Pagina 13 | 122 |
| «Bene l' arrivo di Carrai, ora occhio alle aree portuali» |                                       |           |     |

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

|                                                                                                                 |                    |  |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--|-----|
| 10/07/2020                                                                                                      | <b>Il Nautilus</b> |  | 123 |
| Porto di Ancona: conseguenza emergenza Covid, calo contenuto delle merci, forte diminuzione traffico passeggeri |                    |  |     |

## Napoli

|                                                                      |                               |                    |     |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|-----|
| 10/07/2020                                                           | <b>Informazioni Marittime</b> |                    | 125 |
| Naples Shipping Week, tutto pronto per la quarta edizione            |                               |                    |     |
| 10/07/2020                                                           | <b>Primo Magazine</b>         | <i>GAM EDITORI</i> | 126 |
| Naples Shipping Week, 4a edizione, in presenza e a distanza          |                               |                    |     |
| 10/07/2020                                                           | <b>Stylo 24</b>               |                    | 127 |
| Protesta dei lavoratori Conateco: porto di Napoli bloccato per 8 ore |                               |                    |     |

## Brindisi

|                                                           |                                            |           |     |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------|-----|
| 11/07/2020                                                | <b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> | Pagina 13 | 128 |
| Stagione crocieristica 2020 «cancellata dalla burocrazia» |                                            |           |     |

## Taranto

|                                                                           |                 |  |     |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------|--|-----|
| 10/07/2020                                                                | <b>Ship Mag</b> |  | 130 |
| Porto di Taranto, domenica il battesimo di San Cataldo Container Terminal |                 |  |     |

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

|                                        |                                       |           |     |
|----------------------------------------|---------------------------------------|-----------|-----|
| 11/07/2020                             | <b>Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)</b> | Pagina 23 | 131 |
| Chiesto al Comune l' accesso agli atti |                                       |           |     |

## Olbia Golfo Aranci

|                                                   |                          |           |                         |
|---------------------------------------------------|--------------------------|-----------|-------------------------|
| 11/07/2020                                        | <b>La Nuova Sardegna</b> | Pagina 18 | <i>GAVINO MASIA</i> 132 |
| Un milione di passeggeri senza stazione marittima |                          |           |                         |

## Cagliari

|                                    |                                        |          |     |
|------------------------------------|----------------------------------------|----------|-----|
| 11/07/2020                         | <b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> | Pagina 1 | 133 |
| Sardegna, Grendi potenza hub Olbia |                                        |          |     |

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

|                                                                    |                                   |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----|
| 11/07/2020                                                         | <b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 21 | 135 |
| I lavori alla banchina del porto Tutti assolti con formula piena   |                                   |     |
| 11/07/2020                                                         | <b>La Sicilia</b> Pagina 12       | 136 |
| Lavori in regola al porto di Messina assoluzione per la Tecnis Spa |                                   |     |

## Augusta

|                                                                                       |                      |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----|
| 10/07/2020                                                                            | <b>Siracusa Live</b> | 137 |
| Augusta, approvato ordine del giorno per Autorità di Sistema per la Sicilia Orientale |                      |     |

## Palermo, Termini Imerese

|                                                                                 |                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----|
| 11/07/2020                                                                      | <b>La Sicilia</b> Pagina 10           | 138 |
| Effetto Covid e alti costi: forti cali in tutti i porti, "regge" solo Palermo   |                                       |     |
| 11/07/2020                                                                      | <b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 9 | 139 |
| Restyling e infrastrutture energetiche Il waterfront del capoluogo cambia volto |                                       |     |
| 10/07/2020                                                                      | <b>Palermo Today</b>                  | 141 |
| Sul water front di Palermo nasce Molo Sant' Erasmo                              |                                       |     |
| 10/07/2020                                                                      | <b>Ragusa Oggi</b>                    | 142 |
| Da oggi a Palermo c'è Molo Sant' Erasmo                                         |                                       |     |

## Focus

|                                                                                                     |                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----|
| 11/07/2020                                                                                          | <b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1 | 143 |
| DL Rilancio, sì della Camera                                                                        |                                                 |     |
| 11/07/2020                                                                                          | <b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>          | 144 |
| DL Rilancio                                                                                         |                                                 |     |
| 10/07/2020                                                                                          | <b>FerPress</b>                                 | 145 |
| DI Rilancio: Confitarma, bene ordine del giorno su ripartenza delle crociere tra porti nazionali    |                                                 |     |
| 10/07/2020                                                                                          | <b>Messaggero Marittimo</b>                     | 146 |
| Autoproduzione: profonda delusione di Confitarma                                                    |                                                 |     |
| 10/07/2020                                                                                          | <b>Informare</b>                                | 147 |
| Confitarma, profonda delusione per il via libera all' emendamento sull' autoproduzione nei porti    |                                                 |     |
| 10/07/2020                                                                                          | <b>Shipping Italy</b>                           | 148 |
| Il Governo vuole fare felici anche Costa Crociere e le navi che operano nel cabotaggio              |                                                 |     |
| 10/07/2020                                                                                          | <b>Ship Mag</b>                                 | 149 |
| Ripartenze crociere, passa alla Camera la misura pro Costa. Confitarma apprezza                     |                                                 |     |
| 10/07/2020                                                                                          | <b>Askanews</b>                                 | 150 |
| Grandi navi, De Micheli: ripresa valutazione alternative                                            |                                                 |     |
| 10/07/2020                                                                                          | <b>Informazioni Marittime</b>                   | 151 |
| Ok del Parlamento, verso le crociere di cabotaggio anche in Italia                                  |                                                 |     |
| 11/07/2020                                                                                          | <b>La Gazzetta Marittima</b>                    | 152 |
| Competitività porti: Italia al 46° posto occorre più osmosi con le ferrovie   La Gazzetta Marittima |                                                 |     |

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63821  
mail: servizioclienti@corriere.it

ISSEY MIYAKE  
I G O  
1 FRAGRANCE | 2 BOTTLES



**Voci di divorzio**  
Tra Conte e Inter  
è alta tensione  
di Guido De Carolis a pagina 42



**Nel weekend**  
Un anno senza  
Andrea Camilleri  
«Ma so dove trovarlo»  
di Maurizio de Giovanni  
nel settimanale

ISSEY MIYAKE  
I G O  
1 FRAGRANCE | 2 BOTTLES

## Europa e riforme

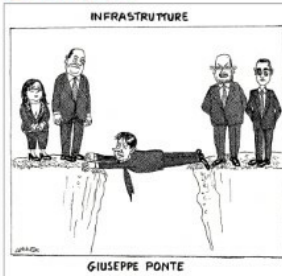
### I GIOVANI IN LISTA D'ATTESA

di Maurizio Ferrera

**L**a Ue si appresta a varare un piano finanziario senza precedenti per la ripresa economica post-Covid. Si apre una fase nuova, che nessuno avrebbe potuto immaginare solo qualche mese fa: da Bruxelles non più richieste di austerità, ma sovvenzioni generose e prestiti a basso costo. La soddisfazione del governo Conte è legittima e comprensibile. Ma è meglio non cantare vittoria. Il Consiglio europeo non ha ancora approvato il piano von der Leyen e le resistenze dei Paesi «frugali» (Olanda, Austria, Danimarca e Svezia) potrebbero riservare alcune brutte sorprese. Inoltre, per accedere ai fondi Ue saremo chiamati a due sforzi straordinari: uno programmatico e uno attuativo. Bisognerà fare proposte di riforma credibili e concrete e poi realizzarle nei tempi prestabiliti. E nel linguaggio di Bruxelles «realizzare» non significa solo fare delle leggi, ma raggiungere dei risultati. Com'è tristemente noto, progetti e risultati non sono proprio il nostro forte. Di proposte serie, sistematiche e condivise ancora non c'è traccia. La Commissione Colao ha elaborato un programma ricco di suggerimenti concreti, ma è rimasta inascoltata. Durante gli Stati Generali, c'è stato molto ascolto, ma concretezza zero. Il Programma Nazionale di Riforma è a sua volta concreto nella elencazione delle misure già prese, ma vago nelle dichiarazioni d'intento. Insufficiente dunque per trovare ascolto a Bruxelles. L'unica strada non ancora percorsa è quella più ovvia e promettente: ascoltare (e far proprie) le proposte concrete della Ue.

continua a pagina 28

## GIANNELLI



## Proposta Atlantia: sotto il 50% in Autostrade Di Maio incontra Draghi e divide i 5 Stelle

### IL PREMIER ALL'AIA Duello (e cena) con il falco Rutte

di Monica Guerzoni

Conte all'Aia con il «falco» olandese Rutte per negoziare il Recovery fund. «Europa a due velocità, un rischio per tutti».

a pagina 8

Un miliardo di differenza. Tra le condizioni pretese dal governo e la proposta di Autostrade, giudicata irricevibile dall'esecutivo, un divario che potrebbe essere colmato. Anche con un aumento di capitale che diluisca la quota di Atlantia (ora all'88%) sotto il 50. Martedì il Consiglio dei ministri. Intanto Luigi Di Maio incontra Mario Draghi e spacca i 5 Stelle.

da pagina 8 a pagina 11

### SETTEGIORNI di Francesco Verderami

#### I colloqui e i sospetti

Cadono i tabù: dopo quello storico di Prodi con Berlusconi, c'è Di Maio che chiede udienza a Draghi. Un evento che segna la fine di un'era (breve) e non si sa se ne inizia un'altra.

continua a pagina 9

**Virus** Restano in vigore le norme su zone rosse, scuole e smart working. Tornano a salire i contagi

## Stato d'emergenza, è scontro

Proroga a fine 2020. Pd e centrodestra: Conte venga in Aula. Si di Palazzo Chigi

Il governo pronto a prorogare lo stato d'emergenza per il virus con il quale resteranno in vigore le regole su zone rosse, scuole e smart working. La scadenza era fissata per il 31 luglio. L'opposizione protesta e chiede che ci sia un passaggio in Parlamento. Il premier Giuseppe Conte precisa: «È un tema che dobbiamo affrontare e a farlo sarà il governo in modo collegiale nel debito confronto con il Parlamento».

alle pagine 4 e 5

### IL MONITORAGGIO, I FOCOLAI In cinque regioni l'indice Rt è superiore a 1

di Firenze Sarzanini

**L**ieve diminuzione, a livello nazionale, dei nuovi casi di contagio da Covid-19 diagnosticati. In base al monitoraggio sul fattore di rischio (Rt), se in Italia resta basso, in cinque regioni l'indice ha superato quota 1: Lazio, Emilia Romagna, Piemonte, Toscana e Veneto.

a pagina 5



Il premier Giuseppe Conte assiste, a Venezia, al test del Mose. Per la prima volta in funzione il sistema di dighe mobili

### Il Mose si alza, ma servirà?

di Francesco Giavazzi

**I**eri è stata effettuata la prima prova di chiusura della laguna, con il sollevamento contemporaneo di tutte le paratoie del Mose, una prova di ciò che dovrà accadere per fermare la marea quando l'opera sarà in funzione. Ma ieri, un limpido giorno d'estate, con cielo azzurro e mare piatto, le condizioni erano molto diverse da quelle che prevarranno quando il Mose dovrà essere messo in azione.

continua a pagina 21

### IL DOSSIER, L'ALLARME

## I mix micidiali: le nuove droghe dei ragazzini

di Cesare Giuazzi



Flavio Presuttari e Gianluca Alonzi

**L'**errore è parlare di droghe concentrandosi solo su alcune sostanze, quelle storiche. Il mercato, invece, oggi è diventato un mass market: con prezzi accessibili ed enorme disponibilità di sostanze, oppiacei e metanfetanine. Una diffusione capillare. A portata delle tasche dei ragazzini. Come è accaduto a Terni, dove sono morti Flavio e Gianluca. I giovanissimi trovano senza fatica metadone, codeina, cannabis e cocaina.

alle pagine 2 e 3 Frignani

### BELLOMO, CORSI E MOLESTIE

## L'ex giudice torna agli arresti

di Virginia Piccolillo

a pagina 16

## IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

**L'**unico dubbio era se sarebbero entrati prima in politica o nel reality. I divi del Covid hanno scelto la strada più facile: l'epidemiologo Pierluigi Lopalco, con quel pizzetto telegenico da Lenin delle ampole, s'accinge a candidarsi nella lista di Emiliano in Puglia per aiutarlo a resistere alla seconda ondata di Fittò, con l'obiettivo di garantire il distanziamento sociale almeno nelle urne. Già mi pregusto gli slogan: «Più tamponi per tutti» e «Per una politica delle mani pulite, anzi disinfettate».

Qualche povero di spirito rinfaccerà al professor Lopalco certe perplessità, poi rientrate, sull'utilità delle mascherine, e quella profezia, fortunatamente sbagliata, sui ragazzi della movida milanese che entro la metà di giugno avrebbero contagiato

## Tra Lopalco e realtà

to i loro genitori. Ma si tratta di macchie trascurabili, destinate a sciogliersi sotto i raggi della Scienza. Non date retta agli ultimi fessi come il sottoscritto, i quali pensano che la politica sia un mestiere complicato che va appreso da giovani in apposite scuole di partito e poi affinato per tutta la vita. Molto meglio affidarsi a chi non ne sa nulla, come stiamo facendo da quasi trent'anni con splendidi risultati. In fondo, nel passaggio dal camice alle istituzioni, i virologi non potranno comportarsi peggio di attori, giornalisti e venditori di bibite. Adesso che Lopalco ha preso il virus, aspettiamoci una pandemia: Zangrillo sindaco di Milano, Ilaria Capua agli Esteri e Burioni al Quirinale tra due corazzieri in mascherina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ISSEY MIYAKE**  
**I G O**  
1 FRAGRANCE | 2 BOTTLES

Scopri l'iconica fragranza L'Eau d'Issey pour Homme in un nuovo formato innovativo. Il flacone "resta" il tappo "viaggia".

Barcode/QR Code





**A furia di seminare falsi ottimismo, in 5 Regioni l'indice di contagio RT supera di nuovo l'1, con 276 nuovi infetti (e 12 morti). Il dato più alto da due settimane**



**CRATAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

Sabato 11 luglio 2020 - Anno 12 - n° 190  
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

€ 3,90 con il mensile FQ Millennio  
Spedizione aib. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**"VIA DA ASPI O REVOCA"**

Conte li minaccia:  
Benetton in uscita  
trattano il prezzo



DI FOGGIA E MARRA  
A PAG. 2-3

**"SPERIAMO FUNZIONI"**

Il Mose è partito  
(forse): nel 2021  
fine-concessione

PIETROBELLI A PAG. 2-3

**DISSIONI SPINTANEE**

Ferri (Iv) molla  
l'Anm prima  
di esser cacciato

MASCALI A PAG. 11

**'NDRANGHETA STRAGI**

"Quarta stagione  
di bombe finita  
per l'arrivo di Ft"

LILLO E MUSOLINO  
A PAG. 8-9

**MARIAN DONNER**

*'Lady Godona'*  
si autodistrugge  
per risorgere

Angelo Molica Franco

**"O**ggi siamo terrorizzati dal difetto poi-ché esso è riconoscibile, un portatore di unicità. E allora lo laviamo via con *photoshop* dalle nostre facce nei *selfies*. Ma non basta: laviamo via le impurità dall'intestino mangiando *healthy*, laviamo via dal nostro corpo i grassi facendo *fitness*, e alla casa ci pensa Marie Kondo."

A PAG. 19



# Crollano le bugie di Fontana&Gallera



**SCANDALI LOMBARDIA**  
CAMICI: FONTANA SMENTÌ  
FAVORITISMI AL COGNATO  
(ORA INDAGATO), MA IL DG  
DELL'AGENZIA REGIONALE  
SE NE VA. RSA: GALLERA  
PARLÒ DI 147 INFETTI  
TRASFERITI, ERANO 4700

RONCHETTI E SPARACIARI  
A PAG. 6-7

**LE NOSTRE FIRME**

- Monaco Prodi e B. sono alternativi a pag. 13
- Zielonka e Jones L'Ue dei bottegai a pag. 4
- Valentini Rai, la legge che non c'è a pag. 13

**STORIE DI CASTA**

Vitalizi e 730:  
gli ex onorevoli  
si fanno il Caf

PROIETTI A PAG. 15

**La cattiveria**

Briatore: "Sogno un'Italia  
con Renzi e Berlusconi".  
E provare con la melatonina?

WWW.SPINOZA.IT



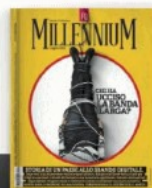
**CHE C'È DI BELLO**

Gamberetti, gay,  
islam senza miti,  
Cartier-Bresson

DA PAG. 20 A 23



**CHI HA UCCISO  
LA BANDA LARGA?**



In edicola a 3,90€

**Promemoria/2**

» Marco Travaglio

Mentre gli spingitori di cavaliere lo rivorrebbero nella maggioranza o addirittura al governo o magari senatore a vita e il Parlamento straparla di giornate per le vittime della giustizia, cioè per lui, prosegue il nostro promemoria di vite e opere del vecchio malvivuto che si vorrebbe trasformare in benivissuto solo perché vecchio.

**1992.** Il 21 maggio, mentre il Parlamento vota per il nuovo presidente della Repubblica dopo le dimissioni di Francesco Cossiga, Paolo Borsellino, procuratore aggiunto a Palermo, rilascia un'intervista a due giornalisti francesi di Canal Plus, svelando indagini ancora in corso sui rapporti fra Mangano, Dell'Utri e Berlusconi. Due giorni dopo, il 23 maggio, Giovanni Falcone, la moglie e gli uomini della scorta saltano in aria a Capaci. Un mese dopo Dell'Utri convoca a Milano2 Ezio Cartotto, un ex Dc consulente di Publitalia, per una missione segreta: organizzare "un'iniziativa politica della Fininvest" finanziata occultamente da Publitalia, in previsione dell'imminente tracollo dei partiti amici sotto i colpi delle indagini di Mani Pulite avviate a febbraio dal pool di Milano (anche su una serie di top manager Fininvest). Il 19 luglio un altro attentato mafioso stermina anche Borsellino e la sua scorta.

**1993.** Dopo l'arresto di Totò Riina, gli altri capi di Cosa Nostra - da Provenzano in giù, in contatto con Gelli, gruppi neofascisti e logge deviate - creano il partito secessionista "Sicilia Libera", ultima nata di una serie di "leghe meridionali" in tutto il Sud. Dell'Utri, che nel gruppo B, si è sempre occupato di pubblicità (e di mafia), è tarantolato dalla politica: è in contatto telefonico con un promotore di Sicilia Libera e intanto continua a lavorare al partito Fininvest. In aprile B. annuncia ai suoi principali collaboratori l'intenzione di entrare in politica: Dell'Utri, Previti e Ferraro sono favorevoli, Costanzo, Letta e Confalonieri contrari. Il 14 maggio Costanzo scappa per miracolo da un'autobomba mafiosa in via Fauro, a Roma: il primo attentato organizzato da Cosa Nostra fuori dalla Sicilia. Il 27 maggio, nuova strage mafiosa a Firenze, in via dei Georgofili. Il 29 giugno Dell'Utri, Previti e altri due fedelissimi di B., Antonio Martino e Mario Valducci, costituiscono l'"Associazione per il buon governo", base ideologica dei futuri club Forza Italia. Il 12 luglio B., che secondo Cartotto ha il terrore di subire l'accusa di "essere un mafioso", dirama alle testate del gruppo il memorandum "Valutazioni dei comportamenti dei giudici di Tangentopoli": gli house organ della ditta dovranno iniziare ad attaccare i magistrati anti-tangenti e anti-mafia, ma anche i collaboratori di giustizia.

SEQUE A PAGINA 10





# IL FOGLIO

quotidiano



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano. Tel 06 589090.1

Sped. in Abb. Postale - DL 553/2003 Conv. L. 44/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXV NUMERO 164 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 11 E DOMENICA 12 LUGLIO 2020 - € 2,50







# il Giornale



SABATO 11 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 164 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 1124-8831 il Giornale tel. 02.4760.0101

## LARGHE INTESE VICINE

## Conte si fa Re con i pieni poteri E spunta Draghi

Prorogato lo stato d'emergenza  
Di Maio sonda l'ex governatore

Giuseppe Marino e Adalberto Signore

Lo «stato di emergenza» da Covid, che consente al governo le procedure d'urgenza che bypassano il Parlamento, è prorogato fino al 31 dicembre. Così Conte si veste da Re e si avvia alla poltrona, facendo infuriare Pd e renziani. Intanto la notizia dell'incontro Di Maio-Draghi spaventa il premier.

con Brachino e Tagliaferri alle pagine 2-3

## ANSIA DI POTERE

## GIUSEPPI NAPOLEONE VERSO WATERLOO

di Alessandro Sallusti

Il premier Conte vuole prorogare lo «stato di emergenza» proclamato all'inizio della pandemia e in vigore fino a fine mese. In sostanza vuole continuare ad avere pieni poteri per altri cinque mesi durante i quali, come è accaduto nei precedenti sette, le sue decisioni non dovranno avere il via libera preventivo dal Consiglio dei ministri, cuore della democrazia, che in tempi normali è invece un organo collegiale. Da Conte a Re, non per stirpe, ma per auto proclamazione o, più esattamente, da Conte a Imperatore, modello Napoleone per intenderci. Non cingerà la testa con la Corona Ferrea come i re d'Italia e come Bonaparte quando nel 1805 si proclamò tale, ma con la Corona Virus. Anche il motto potrebbe essere più o meno lo stesso di allora: «Dio me l'ha dato, guai a chi me lo tocca».

E il sogno di tutti i leader: usare la democrazia per scalare il potere e poi, raggiunto l'obiettivo, sospenderla o limitarla per rimanere in vetta senza troppi problemi. Il Virus Corona, oltre ai corpi, infetta quindi anche le istituzioni. E non mi riferisco ai «pieni poteri» in sé, che in alcuni momenti sono necessari e giustificati perché i riti, le regole e i tempi della democrazia piena sono incompatibili con l'urgenza. Più semplicemente penso che oggi non ci sia nessuna urgenza: l'epidemia è sotto controllo, le Regioni hanno imparato la lezione e gestiscono autonomamente prevenzione e cura, e una decretazione ordinaria appare sufficiente a fare fronte a eventuali «novità» che potrebbero presentarsi.

Non c'è più emergenza quindi, e in più non c'è data di scadenza. La paura che il virus potrebbe riapparire con forza è per l'appunto una paura: potrebbe accadere domani, tra sei mesi, tra un anno oppure mai. Che facciamo, restiamo in «stato di emergenza» a vita per soddisfare l'ansia di potere di Conte-Napoleone?

Non c'è emergenza, non c'è urgenza e, infine, non c'è necessità. Nel senso che non una delle decisioni prese in questi ultimi sei mesi da Conte in forza dei suoi poteri da imperatore ha dato gli esiti sperati, o quantomeno le poche efficaci, tipo il lockdown, sarebbero state sicuramente adottate anche per via ordinaria.

Non abbiamo nulla contro gli imperatori, a patto che si dimostrino capaci. Per Conte-Napoleone, più che alla «campagna d'Italia», il Covid assomiglia a una Waterloo. Non dico Sant'Elena, ma Porto Cervo potrebbe essere un giusto finale di epopea.

\*IN ITALIA, FAITE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI INVALIDE), IL DIVIETTO DI CIRCOLARE È IN TUTTA FORZA

## PALAMARA CHOC

## «Pronto a parlare del caso Berlusconi»

L'ex capo dell'Anm fa sapere: «Al Csm mi sono occupato della condanna. È una cosa seria, giusto approfondire»

### Le 4 domande da fare al giudice Esposito

di Augusto Minzolini

Nel cortile di Montecitorio i più avvertiti comprendono che per la madre di tutte le riforme, quella della Giustizia, il momento è

ora. Pierantonio Zanettin, deputato azzurro e già membro del Csm, non ha dubbi. «Non si presenterà mai un'occasione come questa per riformare (...)»

segue a pagina 4 con Greco e Zurlo

## IL TAR BLOCCA L'ABBATTIMENTO IN TRENTINO

## L'orsa coi piccoli e «JJ4» salvata È la festa della natura italiana

di Oscar Grazioli

a pagina 16



FAMIGLIA La foto scattata dallo zoologo Forconi in Abruzzo

## LA FOTOGRAFIA ICONA DI UN'EPOCA

## Coppi, Bartali e la mitica borraccia Adesso spunta il terzo gregario

di Pier Augusto Stagi

a pagina 37



STORIA SUI PEDALI Gino Bartali, Fausto Coppi e il belga Ockers

## TURCHIA, SVOLTA ISLAMISTA

## Santa Sofia torna moschea per il sultano Erdogan

Chiara Clausi

Santa Sofia, icona globale, basilica, moschea, poi museo, è stata convertita di nuovo in moschea. Il presidente turco Recep Tayyip Erdogan ha annunciato la sua riapertura ufficiale come sito religioso islamico, dopo la decisione del Consiglio di stato turco che ha annullato il decreto del 24 novembre 1934 dell'allora presidente Mustafa Kemal Atatürk che l'aveva trasformata in un museo.

a pagina 14

## IL «GIORNALE» DELL'ESTATE

IL CASO AMBROSOLI SUL «GIORNALE» DI 41 ANNI FA

## Il delitto dell'«eroe borghese» simbolo dei misteri italiani

Zurlo alle pagine 18-19

GASTRODIZIONARIO DELLE NUOVE TENDENZE

## Dalle ostriche all'anguria la tavola del dopo pandemia

Cuomo a pagina 17

## I BENETTON CEDERANNO LA MAGGIORANZA

## Pedaggi giù e manutenzione Autostrade, accordo vicino

di Nicola Porro

La questione Autostrade ha due sensi di marcia. Da una lato viaggia la ricerca di un nuovo accordo che, proprio in queste ore, pare trovare una soluzione, con la famiglia Benetton disposta a cedere la maggioranza

za e il controllo di Aspi, a mettere nero su bianco un taglio dei pedaggi del 5% e a sottoscrivere l'impegno a investire almeno 3 miliardi di euro in manutenzione. Dall'altro lato, la ormai (...)

segue a pagina 7

Bettin e Napolitano alle pagine 6-7

## CONFINDUSTRIA: «PRONTI A NON APPLICARLO PIÙ»

## Bonus bici, fondi già finiti Ora i rimborsi sono a rischio

Giuseppe Marino

Soldi finiti. Il bonus per l'acquisto di biciclette, promesso dal governo ancora in pieno lockdown, rischia concretamente di non arrivare mai nelle tasche dei tanti italiani che hanno già acquistato una due ruote. E Confindustria avverte: «Siamo pronti a non usarlo».

a pagina 9

## AIUTINI SOSPETTI

## Se la Consulta si sostituisce a chi dovrebbe governare

di Vittorio Macioco

a pagina 6

## LA LETTERA SUL MORANDI

## E Toninelli si conferma (ex) ministro a sua insaputa

di Francesco M. Del Vico

a pagina 6



# IL GIORNO

SABATO 11 luglio 2020  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**SALDI -50%**  
**ALCOTT**  
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

**Pavia, la sentenza del Tar sulle tasse d'iscrizione**  
**Restituire cinque milioni**  
**Università in crisi:**  
**per noi sono 100 ricercatori**  
Marziani a pagina 14



**DOMANI IN REGALO**  
**SPECIALE WEEKEND**  
QV WEEKEND

**SALDI -50%**  
**ALCOTT**  
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

## Coronavirus, l'emergenza continua

Il governo: prorogare le norme speciali fino al 31 dicembre ma scoppia la polemica. Conte frena: prima vengo in Parlamento  
Studio del Niguarda, basterà un vaccino unico contro il morbo. Intanto a scuola è il caos: mancano mascherine e banchi da p. 3 a p. 5

Serve il coraggio delle scelte

**Governare con lentezza fa male al Pil**

Bruno Vespa

**U**na classifica dell' 'Economist' sul crollo del Pil nei 42 principali paesi industriali vedeva la scorsa settimana l'Italia penultima, dopo la Francia e l'Argentina e prima della Spagna. L'aggiornamento della Commissione europea del 7 luglio (-11,2 per cento nel 2020) ci precipita all'ultimo posto. Ultimi non più dei 27 dell'Ue, ma dei 42 top del mondo. E' difficile perciò non essere solidali con il presidente del Consiglio che fa il giro d'Europa fingendo di rappresentare un Paese normale: un Paese in cui una situazione tanto drammatica vede ancora i partiti di governo divaricati sui principali dossier.

Continua a pagina 7

**IL PAPÀ È STATO UNO DEI PRIMI MEDICI A MORIRE PER IL COVID**  
**ORA MASSIMO SI È LAUREATO IN MEDICINA: SEGUIRÒ I SUOI PASSI**

**NEL NOME DEL PADRE**

Massimo Stella, 25 anni, figlio di Roberto, presidente dell'Ordine dei medici di Varese stroncato in marzo dal virus

Crespi a pagina 5

DALLE CITTÀ

Milano

**Corruzione all'Agenzia delle Entrate: scattano 3 arresti**

Palma nelle Cronache

Uccise il vigile Savarino, altro arresto

«Con pene miti non si cambia»: rabbia e indagini

Servizi a pagina 13 e nelle Cronache

Blitz a Uboldo

**Influencer, trapper e spacciatore**  
**In carcere coi fratelli**

Servizio a pagina 15



**Reggio Emilia, morto il titolare del locale cult**  
**Mario e il bar del Liga**  
**'Certe notti' sono finite**

Lecci a pagina 20



**Basili, l'ultimo rumorista del cinema italiano**  
**Passi, pugni e sospiri**  
**«Vi faccio sentire i film»**

Cutò alle pagine 18 e 19

**PROSCIUTTO TOSCANO DOP**

**Il Sapore della Tradizione**

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM





## Oggi su Alias

**ASSOLUTO MORRICONE** Innovatore e sperimentatore di generi e stili, maestro della narrazione musicale attraverso le colonne sonore



## Domani su Alias D

**JAMES ELLROY** Secondo capitolo del nuovo «Los Angeles Quartet», ritorno a una città buia e maledetta, specchio dell'America razzista



## Visioni

**CHEAP** «La lotta è fica», i poster del collettivo sulle mura di Bologna per liberare i corpi e l'immaginario  
Silvia Nugara, Shendi Velli pagine 12 e 13

CON LE MONDIE DIPLOMATICHE  
EURO 2,50

SABATO 11 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 165

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

IL PREMIER CONTE LO ANNUNCIA, POI PALAZZO CHIGI AGGIUSTA: NIENTE DI DECISO

## «Stato di emergenza fino a dicembre»

Il premier Giuseppe Conte lo annuncia quasi *en passant*, a Venezia a margine della conferenza stampa sul Mose: lo stato di emergenza potrebbe essere prorogato di sei mesi, fino alla fine dell'anno. Scattano le polemiche, poi Palazzo Chigi precisa: la decisione

non è stata ancora presa. Maggioranza colta in contropiede. I vertici di 5s e Pd minimizzano: si tratta di «una decisione tecnica». Ma ormai anche dalle file dem si alzano le richieste di riferire in parlamento. Intanto dovrà parlare il ministro Roberto Speranza

atteso martedì sera dall'aula di Montecitorio.

Le opposizioni si scatenano. Forza Italia: «Ci opporremo con forza, non ci sono le condizioni per la proroga, Conte è un uomo solo al comando, si crede un monarca».

DANIELA PREZZOSI A PAGINA 5

## CORONAVIRUS, I FAMILIARI ALL'UE

## Bergamo: crimini contro l'umanità

Il «Comitato Noi Denunceremo» - verità e giustizia per le vittime di Covid-19» di Bergamo lunedì invierà una lettera alla Commissione Ue e alla Corte

Europea dei diritti dell'uomo per chiedere di vigilare sulle indagini in Lombardia e verificare se sia stata violata la Carta dei diritti europei. A PAGINA 5

## all'interno

## Il fisico Vespignani

## «Il Covid si espande, ma ora sappiamo gestire l'epidemia»

«La situazione è ancora molto complessa. Allo stesso tempo da qui all'autunno ci sono circa tre mesi e sulla scala del Covid-19 tre mesi sono un'eternità». Intervista a Alessandro Vespignani della Northeastern University di Boston

ANDREA CAPOCCI  
PAGINA 6

## Autostrade

## 15 Stelle accusano il Pd: se non volete la revoca ditelo

Scambi di accuse e parole grosse nella maggioranza. Mentre Conte usa toni risolutivi: «Si sta completando la procedura di revoca. O arriva in extremis una proposta cui il governo non potrà dire di no o finisce con la revoca».

MASSIMO FRANCHI  
PAGINA 4

## Legge salvacoste

## L'arrembaggio di Lega e Solinas al paesaggio

SANDRO ROGGIO

Da 14 anni il tacito accordo trasversale per debilitare il piano paesaggistico della Sardegna. Il Ppr un sopruso - secondo i suoi detrattori. Immemori delle sentenze che ne hanno certificato le ingiustizie e ragionevolezza.

— segue a pagina 15 —



L'assalto è compiuto. In Sardegna il governo di centrodestra stravolge la legge salva-coste. Colate di cemento alle porte. Tra i progetti che potrebbero ripartire quello della famiglia Berlusconi in Gallura. A rischio anche siti archeologici. Le opposizioni: «Ricorreremo alla Consulta» pagina 3

## VENEZIA

## Miracolo in Laguna, il Mose si è alzato



Dopo vari rinvii il test del Mose è apparentemente riuscito. Le 78 paratoie che dovrebbero salvare Venezia dalle alte maree si sono alzate ma la prova del nove dell'opera contestata sono i cambiamenti climatici. All'inaugurazione anche il premier Conte: «Non è un nostro progetto ma ormai siamo all'ultimo miglio» BETTINI, BOTTAZZO PAGINA 2

## America down

## Le metafore e i corpi del linguaggio e della violenza

ALESSANDRO PORTELLI

Si parla di vandalismo, di statue distrutte. Come se la distruzione di tanti meravigliosi giovani, vere e incommensurabili statue policrome, non fosse anch'essa un vandalismo (Marcel Proust, *Il tempo ritrovato*, p. 117). Fanno bene tanti miei colleghi rispettati che si preoccupano per il destino delle statue di marmo in cui ritengono sia incorporata la storia e l'eredità della cultura occidentale. Fanno meno bene quando questa preoccupazione serve a parlare d'altro rispetto ai corpi policromi di esseri umani viventi che continuano a essere distrutti e minacciati come sempre.

Questa tendenza a parlare d'altro si manifesta in questi giorni in un uso incauto delle metafore. Faccio tre esempi. «Proteste negli Usa: dopo le statue, nel mirino finisce anche il Monte Rushmore» (la Repubblica on line, 3 luglio). È un mirino metaforico: nessuno ha sparato sulle facce di pietra scolpite sulla montagna; qualcuno si è permesso di ricordare che sono collocate su terra rubata in violazione di trattati (in questo senso, si esprimono benissimo il senso della storia occidentale).

Nel frattempo, fuor di metafora, nel mirino ci finiscono ben altri bersagli: nel solo mese di giugno, anche dopo l'assassinio di George Floyd, la polizia ha ucciso negli Stati Uniti 61 persone. «Se l'America democratica trova i propri anticorpi» (la Repubblica, 9 luglio prima pagina).

— segue a pagina 15 —

## SANTA SOFIA

## Erdogan trasforma un simbolo in moschea



Il presidente turco incassa il via libera del Consiglio di Stato: il decreto del 1934 con cui Atatürk faceva del celebre monumento un museo, cambiando i rapporti tra stato e religione, si può annullare. Una vittoria dell'islam politico di Erdogan, che suscita reazioni indignate nel mondo.

BETTINI E MONTESANO A PAGINA 7

00711  
Poste Italiane SpA - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, lett. a) - Roma  
9 770625 215013





€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 180  
ITALIA  
PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - NET. 2.000.000 L. 002/198

Fondato nel 1892



Sabato 11 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A GENOVA E PRODA, 'IL MATTINO' - 'IL QUOTIDIANO' - EURO 120

**Il romanzo**  
Cercas e quell'odio  
della Guerra Civile  
che non riesce  
a scomparire  
Francesco Mannoni a pag. 14



**Il calcio / 1**  
Juve Stabia-Entella  
pari con rissa: denunce  
e giocatori in ospedale  
Gaetano D'Onofrio a pag. 17



**Il calcio / 2**  
Zielinski vicino  
alla riconferma  
«Gattuso decisivo  
nella mia scelta»  
Marco Giordano a pag. 17



# Poteri Covid, lite sulla proroga

► L'emergenza non rallenta, Conte manterrà competenze straordinarie fino al 31 dicembre. Il centrodestra insorge. Pd e Iv: «Occorre votare». L'ipotesi di una nuova stretta in arrivo

La storia

Mattia e Antimo  
stessa gioventù  
e destini opposti  
tra vita e morte

Il commento

IL DOVERE  
DI SPIEGARE  
CERTE SCELTE  
IN PARLAMENTO

Massimo Adinolfi

S tato di emergenza fino al 31 dicembre 2020. Ovvero: il Covid19 è ancora qui, il vaccino non ce l'abbiamo ed è possibile che nuove misure restrittive debbano essere prese in autunno. Nessuno se lo augura, ma nessuno vuol essere preso alla sprovvista. C'è qualcosa su cui però il premier Conte deve fornire rassicurazioni fin da subito.  
Continua a pag. 35

Punto di Vespa

IL PIL A FONDO  
E LE ACROBAZIE  
DI UN PREMIER  
NEL PAESE DIVISO

Bruno Vespa

U na classifica dell'«Economist» sul crollo del Pil nei 42 principali Paesi industrializzati vedeva la scorsa settimana l'Italia penultima, dopo la Francia e l'Argentina e prima della Spagna. L'aggiornamento della Commissione europea del 7 luglio (11,2 per cento nel 2020) ci precipita all'ultimo posto. Ultimi non più del 27 dell'Ue, ma del 42 top del mondo.  
Continua a pag. 35

Il flop Lavori bloccati da due anni per una variante. Crolli all'aranceto



Napoli, complesso dei Girolamini: gli effetti del nuovo crollo nella zona dell'aranceto

## Lo scandalo dei Girolamini a pezzi

Luigi Roano in Cronaca

Servizi alle pagg. 2 e 3  
Ricolti a pag. 35

Il nodo concessione

Offerta di Autostrade  
«Si a controllo pubblico  
e taglio delle tariffe»

Nodo concessione. Autostrade per l'Italia fa la sua offerta al governo: «Si al taglio delle tariffe e al controllo pubblico».  
Amoruso e Conti a pag. 10

Da sinistra, Mattia e Antimo  
Diego De Silva

H a appena diciannove anni e ha fondato un startup per lo sviluppo di tecnologie innovative nel settore della space economy (in particolare, un trasportatore orbitale elettrico per microsatelliti).  
Continua a pag. 34

## Riapertura scuole De Luca ci ripensa «In aula già dal 14»

Il governatore: anche la Campania parteciperà allo screening di settembre, no alle classi pollaio

Adolfo Pappalardo

«L e scuole riapriranno a metà settembre», annuncia il governatore Vincenzo De Luca che aveva ipotizzato un ritorno tra i banchi, in Campania, il 24 settembre, dopo il voto delle Regionali. Questo per partecipare alla campagna nazionale di tamponi prevista in tutta Italia, annunciata dal commissario Arcuri, per docenti e personale. E De Luca avvisa: «Niente classi pollaio».  
A pag. 6

Il focus

Gel e mascherine  
già si fanno i conti  
per il piano-sicurezza

Mariagiovanna Capone

G el, guanti, mascherine per il personale ed altri dispositivi Dpi. I presidi stimano il fabbisogno e inviano al Ministero la loro previsione. A pag. 7

**ergheia**  
riscalda,  
tu risparmi.  
[www.ergheia2.it](http://www.ergheia2.it)  
ergheia2

Il caso Il principe di Monaco citato in giudizio

## La denuncia di una brasiliana «Alberto è il padre di mia figlia»

Claudia Guasco

I ndirizzo: palazzo dei Principi di Monaco. In Monaco Ville. Destinatario: Sua altezza serenissima il Principe Alberto II, Albert, Alexandre, Louis, Pierre, Grimaldi principe sovrano di Monaco. Non è un invito al ballo vergato su elegante cartoncino, ma una citazione del Tribunale che obbliga il principe a presentarsi in aula il 21 febbraio 2021. Il motivo è una figlia di quindici anni a cui non ha mai dato il suo co-

gnome. Illegittima e cresciuta nell'ombra. Fino a ora: «È stata una scelta sofferta, ma desidero darle la sua identità. Dopo tanti anni di silenzio è giusto che sappia la verità», afferma la madre. Il primo passo sarà, dunque, una consulenza tecnica d'ufficio per gli esami del sangue e del Dna della ragazzina e di Alberto di Monaco. Il risultato sarà la prova decisiva per un ingresso a palazzo dal portone principale.  
Continua a pag. 34

GENEROSO ZIGARELLA  
**LA SCUOLA È FALLITA**  
**URGE RIFONNDARLA**

Solo una radicale e completa trasformazione dell'attuale scuola secondaria superiore...  
PER GENITORI DOCENTI STUDENTI DIRIGENTI





# Il Messaggero



24h € 1,40\* ANNO 142 - N° 180  
ITALIA  
Sped. in A.P. 01331/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 B2B RM

NAZIONALE



Sabato 11 Luglio 2020 • S. Benedetto

IL GIORNALE DEL MATTINO

Sceglie le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ilmessaggero.it)

**La storia**  
«Io e l'amusia:  
vi racconto  
com'è vivere  
senza melodie»  
Ilaria Gaspari a pag. 22



**L'inchiesta**  
Non solo Covid:  
asili nido chiusi  
e per le mamme  
è addio al lavoro  
Piras a pag. 23



**La FI va al Mugello**  
Lazio, Juventus  
Atalanta e Roma  
sabato tra tricolore  
e sogni europei  
Nello Sport



**Il Messaggero**  
**WROOM**  
motori.ilmessaggero.it

**I controlli mancati**  
La nuova stretta  
non penalizzi  
le regioni  
senza contagio

Luca Ricolfi

**D**unque, il governo sta per prorogare lo "stato di emergenza". Per altri 5 o 6 mesi potrà ricorrere ai famigerati Dpcm (Decreti del presidente del consiglio dei ministri), senza passare attraverso il vaglio del Parlamento. In sostanza il governo sta per riattribuirsi i "pieni poteri" che già si era preso nel settembre scorso.

Si potrebbe osservare che, più o meno lentamente, stiamo cessando di essere una democrazia, e che il modo in cui stiamo passando a un regime dispotico è paradossale: questo governo è nato (o meglio dice di essere nato) per impedire che libere elezioni conferissero a Salvini i "pieni poteri" che aveva invocato, ma il risultato è che i pieni poteri - quelli veri - se li sta prendendo precisamente questo governo, senza chiedere il permesso a nessuno, e meno che mai a noi cittadini. Qui però non voglio fermarmi su questo. La domanda cui vorrei provare a rispondere è un'altra: la situazione è così grave da giustificare la richiesta di pieni poteri?

Per certi versi sì. Dopo essermi preso un mese di insulti per aver detto (a metà giugno) che l'epidemia stava rialzando la testa, devo constatare che il fronte dei minimizzatori è oggi meno saldo nelle sue convinzioni. Ormai è l'Organizzazione mondiale della sanità stessa ad avvertire che la pandemia è in espansione.

Continua a pag. 27

## Emergenza fino a Capodanno

►L'epidemia non arretra. Il premier mantiene i poteri speciali fino al 31 dicembre: «Ma stop ai Dpcm». La destra insorge. Pd e Iv: serve un voto. Ipotesi nuove misure

ROMA Conte: stato di emergenza fino a dicembre. Polemiche. Canettieri, Evangelisti e Pirone alle pag. 2 e 3

Donne dietro gli uomini di potere. «Ma non sono la suggeritrice»



Emmanuel Macron, in primo piano sfocato, e la moglie Brigitte mentre lo osserva (foto EPA/ANSA)

## Svolta Macron, l'effetto Brigitte

Maria Latella

**C**he fine ha fatto Brigitte Macron? Negli ultimi mesi i siti francesi di gossip e, più rispettosamente, la stampa "people" si sono posti la domanda, ieri ha rotto un lungo silenzio.

A pag. 11



**Lei è brasiliana, vive nelle Marche**  
«Alberto di Monaco è il padre di mia figlia: lo cito in giudizio»

Guasco a pag. 17

## La trattativa in Europa

Recovery Fund, l'accordo è possibile  
confermati i 750 miliardi della Merkel

**BRUXELLES** Recovery Fund, accordo vicino. Nessuno si scopre perché le vere carte andranno giocate al Consiglio europeo del 17-18 luglio, tuttavia le proposte che il presidente Ue Charles Mi-



chel ha messo sul tavolo su piano anticrisi e bilancio Ue 2021-2027 costituiscono una svolta rispetto alle linee rosse di molti governi.

Pollio Salimbeni a pag. 5

## Autostrade al governo: sì al taglio delle tariffe e al controllo pubblico

►La società al lavoro per presentare la nuova offerta entro oggi. Martedì il Cdm per decidere

Roberta Amoroso

**A**utostrade, taglio ai pedaggi più controlli e riassetto soci: ecco i contenuti del preaccordo offerto dalla società per evitare la revoca della concessione. Atlantica pronta a ridurre la sua quota sotto il 50% per chiudere subito. La lettera-proposta al ministero entro le 12. Martedì il Cdm decide.

A pag. 6  
Conti a pag. 6

## Conte a Venezia



Mose, collaudo ok tra ritardi e proteste

Vanzan a pag. 13

## La lettera

A Castel Romano  
anche il cimitero  
delle auto rubate

Giorgia Meloni

**G**entile Direttore, merita attenzione quanto sta accadendo intorno alle tumultuose vicende politiche e giudiziarie del campo rom di Castel Romano. La struttura, nata come "vilaggio della solidarietà" in epoca veltroniana e ampliata (...)

Continúa a pag. 27

Mozzetti a pag. 15



**SUSTENIUM PLUS**

CREATINA  
VITAMINE  
BETA-ALANINA  
L-CARNITINA

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

ALL'INTERNO DI SUSTENIUM PLUS UNO DEI PIÙ IMPORTANTI INGREDIENTI: LA D-GLUTAMINA, L'AMINOACIDO PIÙ RICCO IN NUTRIENTI.

**L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\***

12 UNITE. DATA SCAD. 31 MARZO 2021

A. MENARINI

## SAGITTARIO, NUOVI INCONTRI

Buongiorno, Sagittario! Da aprile, Venere transita in Gemelli, dove resta fino al 7 agosto, un'opposizione che può trovare situazioni di scontro nel matrimonio, ma riesce anche a propiziare nuovi incontri. Dovete sapere che la parte passionale del rapporto è governata da un Marte in Ariete che definisce magnifico e veramente poco, quindi se siete soli, se volete rivivere certe emozioni, non ci sono dubbi: lanciatevi subito. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

\* € 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.

-TRX 11/10/07/20 22:48-NOTE:



# il Resto del Carlino

SABATO 11 luglio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

**SALDI -50%**  
**ALCOTT**  
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

Emilia Romagna

**Fermata la baby gang  
che terrorizzava  
la spiaggia di Riccione**

Nanni a pagina 14



**DOMANI IN REGALO**  
**SPECIALE WEEKEND**  
QV WEEKEND

**SALDI -50%**  
**ALCOTT**  
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

## Coronavirus, l'emergenza continua

Il governo: prorogare le norme speciali fino al 31 dicembre ma scoppia la polemica. Conte frena: prima vengo in Parlamento  
Studio del Niguarda, basterà un vaccino unico contro il morbo. Intanto a scuola è il caos: mancano mascherine e banchi da p. 3 a p. 5

Serve il coraggio delle scelte

**Governare  
con lentezza  
fa male al Pil**

Bruno Vespa

**U**na classifica dell' 'Economist' sul crollo del Pil nei 42 principali paesi industri vedeva la scorsa settimana l'Italia penultima, dopo la Francia e l'Argentina e prima della Spagna. L'aggiornamento della Commissione europea del 7 luglio (-11,2 per cento nel 2020) ci precipita all'ultimo posto. Ultimi non più dei 27 dell'Ue, ma dei 42 top del mondo. E' difficile perciò non essere solidali con il presidente del Consiglio che fa il giro d'Europa fingendo di rappresentare un Paese normale: un Paese in cui una situazione tanto drammatica vede ancora i partiti di governo divaricati sui principali dossier.

Continua a pagina 7

**IL PAPÀ È STATO UNO DEI PRIMI MEDICI A MORIRE PER IL COVID  
ORA MASSIMO SI È LAUREATO IN MEDICINA: SEGUIRÒ I SUOI PASSI**

**NEL  
NOME  
DEL  
PADRE**

Massimo Stella,  
25 anni,  
figlio di Roberto,  
presidente  
dell'Ordine  
dei medici  
di Varese  
stroncato in marzo  
dal virus

Crespi a pagina 5

DALLE CITTÀ

Bologna

**I rossoblù  
Finì e Di Vaio  
salvano la vita  
a una donna**

Giordano in Cronaca

Monghidoro, Pianoro, Loiano

**Futa maledetta,  
quattro autovelox  
anti-incidenti**

Pederzini in Cronaca

Bologna

**«Nozze con Rimini  
Avanti tutta  
sulla super fiera»**

Carbutti a pagina 23



Reggio Emilia, morto il titolare del locale cult

**Mario e il bar del Liga  
'Certe notti' sono finite**

Lecci a pagina 20



Basili, l'ultimo rumorista del cinema italiano

**Passi, pugni e sospiri  
«Vi faccio sentire i film»**

Cutò alle pagine 18 e 19

**PROSCIUTTO  
TOSCANO  
DOP**

**Il Sapore della Tradizione**

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



**GEAR**  
nuova  
concessionaria  
**OPEL**

SABATO 11 LUGLIO 2020

# IL SECOLO XIX

**GEAR**  
OPEL

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone. Anno CROQUI - NUMERO 164, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - HANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul SECOLO XIX e RADIO 10 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

## FEDERER, UNA PARTITA SUI TETTI CON LE RAGAZZE DI FINALE LIGURE

FRECCERO / PAGINA 14



## LUNEDÌ INSERTO IN REGALO Eventi, consigli, idee: l'estate del tempo libero

OTTO PAGINE SPECIALI / CON IL SECOLO XIX

### INDICE

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| Primo Piano        | Pagina 2  |
| Commenti           | Pagina 15 |
| Economia-Marketing | Pagina 17 |
| Genova             | Pagina 20 |
| Programmi-TV       | Pagina 37 |
| Xtra               | Pagina 38 |
| Sport              | Pagina 42 |
| News               | Pagina 47 |

OGGI LA SOCIETÀ CONSEGNA LA PROPOSTA: PEDAGGI GIÙ DEL 4%, RISORSE COMPENSATIVE PER 3,4 MILIARDI. POI I BENETTON CEDERANNO LA MAGGIORANZA

# Autostrade cede al governo: pronto il piano per l'accordo

Chiarimento tra Conte e De Micheli. La ministra: «No alle divisioni, così ci facciamo solo del male»

### L'ALLARME COVID

## Nuovi focolai in dieci regioni Ma è scontro sui poteri speciali

IACOBONE RUBINO / PAGINE 6 E 7

Autostrade presenterà al governo, oggi stesso quella «proposta irrinunciabile» sollecitata dall'ultimatum del premier Conte per accantonare l'ipotesi di revoca della concessione. Sarà discussa in un pre-vertice lunedì al Mit e, se l'accordo sarà raggiunto, verrà portata martedì in Consiglio dei ministri. I cardini: il calo generale dei pedaggi del 4% subito, che verrà recuperato nel corso degli anni fino alla scadenza della

concessione del 2038; e la disponibilità ad alzare a quota 3,4 miliardi la cifra da aggiungere ai 14,5 già annunciati per i nuovi investimenti. L'offerta di giugno di Aspi era di 3 miliardi. Nel frattempo Atlantia è pronta a scendere sotto il 50% della società per lasciar spazio a un investitore statale. Si temperano intanto, dopo un chiarimento, le tensioni tra Conte e la ministra Paola De Micheli. BARBERA E MENDUNI / PAGINE 4 E 5

### IL CASO

Fabio Poletti

## «Il Mose funziona» Lo scudo di Venezia supera il primo test

Tutto bene. Si alza tutto. Si abbassa tutto. Dopo quasi 40 anni il Mose inizia a vivere. L'ARTICOLO / PAGINA 4

### LE IDEE

## Santa Sofia moschea Così Erdogan calpesta la laicità

FRANCO CARDINI

È un capolavoro dell'architettura imperiale del IV-V secolo d.C., cui s'ispirarono in tanti fra i quali, a quanto pare, nel XVI secolo il grande architetto ottomano Sinan, il «Michelangelo dei turchi». E non c'è dubbio che sia uno dei monumenti-documenti dell'architettura religiosa e di quella tout court di tutti i tempi. I veneziani del XIII secolo, che durante la «quarta crociata» del 1204 l'avevano saccheggiata e depredata, s'ispirarono per la loro mirabile cattedrale di San Marco; ma non c'è dubbio che, già da prima, essa era stata il modello di Giustiniano per San Vitale di Ravenna.

SEQUE / PAGINA 11

## Il braccio di ferro tra Internet e la censura

MAURO BARBERIS

C'era una volta la censura? C'è ancora, e prende forme sempre nuove. Ad esempio, mentre Hong Kong scompare nelle maglie della censura cinese, alcuni dei maggiori intellettuali mondiali protestano contro la censura del politicamente corretto, come ci hanno raccontato su queste pagine Mattia Feltri e Gianni Riotta. In realtà, oggi la censura opera soprattutto su internet, e non riguarda più solo intellettuali e dissidenti, ma tutti noi utenti del web. Per non fare confusione, però, è meglio distinguere tre tipi di censura. Il primo tipo, antico, pretende di controllare tutto, non solo le opinioni, ed è ancora usata dalle grandi autocrazie asiatiche, specie su internet.

SEQUE / PAGINA 15

### ROLLI



### IL COMMENTO

EUGENIA TOGNOTTI

## LO STATO D'EMERGENZA NON È L'UNICA STRADA PER USCIRE DALLA CRISI

Questa perplessità la modalità di comunicazione ai cittadini dell'annuncio dell'estensione dello stato di emergenza fino al 31 dicembre. È davvero un «atto scontato» la proroga dello stato di emergenza oggi in Italia? Ed è l'unica strada? L'ARTICOLO / PAGINA 15



## Code, la Procura accelera: «Interruzione di servizio» L'ispettore delle gallerie: in Liguria 10 ancora a rischio

Le code e i cantieri in galleria sulla A26, verso Masone (foto Pambianchi) continuano

FREGATTI E GRASSO / PAGINE 2 E 3

**AURUM** 1962

COMPRO  
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA  
SERVIAMO TUTTI  
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r  
\* Banco d'America - Genova Tel. 010.5388.200

### BUONGIORNO

Il lettore mi perdonerà, o più probabilmente mi ringrazierà, se gli risparmio i passaggi tecnici. Ma grosso modo le cose sono andate così: ieri mattina, a Venezia, come se stesse parlando di Vivaldi o del Canaletto, il presidente Conte ha annunciato la proroga dello stato d'emergenza. Gliela dovrà concedere il Parlamento, una volta spiegata qual è l'emergenza, e in quale orbita eserciterà il suo beneamato dpcm. Per i più distratti, il dpcm (decreto del presidente del consiglio) è una legge emanata dal premier dopo essersi consultato con Rocco Casolino e qualche ministro. Differisce dal decreto semplice perché quest'ultimo entra subito in vigore ma entro una data certa va approvato dalle camere (le care leggi ordinarie votate in Parlamento non portano più, sono come il borsello, antistetiche). Dunque, da qui a fine anno,

## Il borsello e la democrazia

MATTIA FELTRI

Conte continuerebbe a decidere questo e quello per come gli gira. Ed è buffo perché siamo (quasi) tutti tornati al lavoro, viaggiamo con le metropolitane e i treni, la sera andiamo al ristorante, ci beviamo una birra ai tavolini del bar, organizziamo cene con gli amici, in un volenteroso approccio alla normalità. Soltanto il governo si sente di restare in un regime eccezionale e, a essere maliziosi, vien da pensare sia l'unico modo per evitare l'andirivieni in quell'impiccio che è il Parlamento, con l'aria litigarcia che tira e la maggioranza ridotta a un'ipotesi. Ecco, forse l'emergenza non è tanto nel paese quanto nel governo e allora tocca sopravvivere, e con l'alibi di salvare la democrazia dall'orco Salvini se ne prolunga la reclusione in quarantena. Ricordo che la democrazia qui ha 75 anni, è una categoria a rischio. —

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE  
ALLE ESIGENZE DELLA VISTA



**ISOLANI**  
ISTITUTO OTTICO

PARTNER TECNICO DEL VOSTRO  
MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA



€ 2,50\* in Italia — Sabato 11 Luglio 2020 — Anno 156°, Numero 189 — [ilsole24ore.com](http://ilsole24ore.com)\* In vendita abbinata obbligatoriamente con Indignitica (Il Sole 24 Ore e Indignitica € 4,90).  
Non è esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed Indignitica, in vendita separata.Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003  
conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCE Milano

# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo



**Elezioni Usa**  
Biden sfida Trump  
sul terreno  
degli aiuti  
all'industria

Marco Valsania  
— a pagina 22

In corsa.  
Il democratico  
Joe Biden

**Oggi con il Sole**  
Giorgio Ambrosoli,  
il dramma  
di un uomo  
e la solidarietà

— € 12,90 € oltre il quotidiano



**MARSH RISK CONSULTING**

Gestire i rischi  
e cogliere  
le opportunità  
della ripartenza.



FTSE MIB 19767,60 +1,34% | XETRA DAX 12633,71 +1,15% | CAC40 4970,48 +1,01% | SPREAD BUND 10Y 176,90 +3,40 | **Indici & Numeri** → PAGINE 28-31

## Le misure attuative in arrivo

**Superbonus cedibili  
con lavori al 30%  
e verifica dei tecnici**  
Attenti ai limiti di costo

Carminio Fotina e Marco Mobili — a pag. 5



È possibile inviare i quesiti  
agli esperti del Sole  
all'indirizzo  
[www.ilsole24ore.com/forum110](http://www.ilsole24ore.com/forum110)

## Oggi lo speciale estraibile

**Tutte le novità del Dl Rilancio**

### I BENEFICIARI

La conversione  
del Dl ammette  
agli sconti anche  
le seconde case

### I LIMITI

Il tetto di spesa  
cambia in base  
a tipo d'immobile  
e d'intervento

### LE ESCLUSIONI

Bonus su mobili,  
giardini e facciate  
restano fuori  
dal super premio

— Servizi alle pagine 15-18

# Manifattura, l'Italia rialza la testa

## LA RIPRESA

A maggio rimbalza del 42%  
la produzione industriale  
Ridotto a -20% il gap annuo

La distanza dai livelli  
pre Covid ora è analoga  
a Germania e Francia

Il rimbalzo dell'attività produttiva era  
previsto a maggio, dopo i due mesi di  
lockdown, ma l'entità supera le attese:  
la produzione è balzata del 42,1% ri-  
spetto ad aprile. Nel commento a id-  
ti, l'istat parla di «significativa ripresa  
delle attività: tutti i comparti sono in  
crescita congiunturale, ad eccezione  
dell'agroalimentare». Un risultato

che arriva peraltro dopo una voragine  
senza precedenti. Il confronto annuo  
rileva come i livelli della produzione  
siano ancora inferiori del 20% rispetto  
all'anno (la metà del dato di aprile  
-43%). Guardando al resto d'Europa,  
l'Italia non pare in coda, anzi: in Ger-  
mania il rimbalzo di maggio è limitato  
al 7,8% (dopo il -17% di aprile). La di-  
stanza rispetto al livello pre-pande-  
mia in Germania e Francia è analoga  
a quella del nostro Paese.

Banca d'Italia nel suo bollettino sti-  
ma una perdita peggiore, un quarto  
sotto i livelli pre-Covid, mettendo in  
conto anche un nuovo rialzo a giugno,  
e prevede a fine anno una caduta del  
Pil del 9,5%, che può arrivare a -13%  
nel caso di recrudescenza del virus.

Orlando e Marzoni — a pag. 3

Edizione chiusa in redazione alle 22,30

## Covid, Conte proroga lo stato di emergenza fino alla fine dell'anno

## PANDEMIA

Con i contagi in salita, i focolai «anche  
rilevanti» (oltre 600 in Italia) e 10 ste-  
gioni sotto osservazione per «rischio  
moderato», il premier Conte confer-  
ma quello che tecnici di istituzioni e  
ministeri davano per scontato: lo  
stato d'emergenza sarà prorogato al  
31 dicembre. E si porterà dietro una  
serie di norme connesse, a partire da  
quella sullo smart working.

Barioli — a pag. 9

## POLITICA

**Di Maio:  
con Draghi  
incontro  
proficuo**

— a pagina 9

## L'APPELLO CONGIUNTO DELLE CONFINDUSTRIE PER L'EUROPA

**DALLE IMPRESE  
DI ITALIA E OLANDA  
ASSIST AL PAESE**

di Guido Gentili

Nel Paese che con la sua  
industria ha fatto del  
l'export e dell'integrazione  
dei mercati una delle sue chiavi di  
successo più importanti nel mon-  
do, l'iniziativa politico-diplomatica  
a sostegno del sistema Italia  
non ha mai brillato. Bene che sia

andata, a parte la stagione «eroi-  
ca» del secondo Dopoguerra,  
quella della ricostruzione, è stato  
fatto lo stesso, ordinario, dovuto.  
È dunque un segnale chiaro di  
oggettiva novità, per di più in un  
contesto di crisi che non ha prece-  
denti, il fatto che dalle due Con-

findustrie di Italia e Olanda (due  
Paesi fondatori dell'Europa, oggi  
su posizioni diverse) sia arrivato  
un appello congiunto perché la  
politica europea (a partire dai capi  
di Governo) sia più rapida ed  
 incisiva.

— Continuati a pagina 2

## TRASPORTI. FARO ACCESO SULLA CESSIONE DI TELEPASS



Il caso Autostrade. Per indurre Asstra a presentare una proposta definitiva il governo sta valutando di esercitare il golden power sulla vendita di Telepass

**Autostrade riscrive l'offerta  
Martedì il Governo decide**

L'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi,  
ha pieno deleghe per trattare con il governo un accordo sulle tariffe,  
con l'obiettivo di chiudere per lunedì. E questa la linea decisa dal cda  
di Asstra e Autostrade dopo l'ultimatum di Conte. Il Governo dovrebbe  
decidere martedì il destino della concessione. Galvagni — a pag. 8

## PANORAMA

### GRANDI OPERE

**Venezia, il Mose  
alza le paratoie  
e supera  
la prova generale**

Il Mose supera il grande test: ieri al-  
le 11 nelle tre bocche di porto che  
uniscono l'Adriatico con la laguna le  
78 paratoie colossali d'acciaio ancorate  
nel calcestruzzo del fondo del  
mare si sono alzate separando Ve-  
nezia dal mare. Sono passati 17 anni  
dall'avvio dei lavori. Mancano an-  
cora qualcosa per l'entrata in eser-  
cizio: l'agenzia di gestione, le regole  
funzionamento, i cablaggi di sicu-  
rezza, i gruppi elettrogeni. E 200  
milioni già finanziati. — a pagina 12

### MINISTERO DEL TESORO

**Btp Futura, il collocamento  
ha superato i 6 miliardi**

Il collocamento del nuovo Btp Futura,  
il titolo decennale interamente dedi-  
cato ai risparmiatori, si chiude con  
una raccolta ordini complessiva di  
6,12 miliardi di euro. Circa il 65% degli  
ordini è stato inferiore ai 20 mila euro,  
con i contratti fino a 50 mila, si arriva  
circa al 95%. Intanto Fitch ha confer-  
mato il rating BBB-. — a pagina 13

**FALCHI & COLOMBE**  
**LA VIGILANZA  
BANCARIA  
E LE QUATTRO  
SORELLE**

di Donato Mascandaro  
— a pagina 20

### DEBITI CON I FORNITORI

**Pa, sblocca pagamenti flop  
Chiesto 1 miliardo su 12**

La maxi operazione prevista dal de-  
creto 34 per sbloccare i vecchi debiti  
Pa fa flop. Gli enti territoriali hanno  
ignorato o deciso di non sfruttare  
l'opportunità. A quanto risulta al  
Sole 24 Ore le richieste a Cdp si sa-  
rebbero fermate poco sopra il mi-  
liardo, un decimo dei 12 miliardi a  
disposizione. — a pagina 7

### ASSICURAZIONI

**Vittoria: ancora valida  
l'offerta per Cattolica**

L'offerta di Vittoria assicurazioni  
per Cattolica è ancora sul tavolo. Lo  
spiega Cesare Caldarali, ed di Vittoria.  
Nel progetto, presentato ai primi  
di marzo, è prevista la fusione alla  
pari e la trasformazione di Cattolica  
in Spa. «Non è una offerta semplice, ma  
un progetto con grandi opportunità  
strategiche». — a pagina 12

**PAOLO CATTIN  
CON VOI A MILANO**

**OROLOGI MODERNI & VINTAGE**

**VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI**  
DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00  
AMBROSIANO SRL - VIA DEL SOLO 7 - 20123 MILANO • TEL. +39 02 493 19 210 • [WWW.AMBROSIANOMILANO.IT](http://WWW.AMBROSIANOMILANO.IT)

## E-fattura, garante privacy all'attacco delle Entrate

### ADEMPIMENTI

Publicati i rilievi critici  
sulla memorizzazione:  
troppi dati al Fisco

Il Garante della Privacy torna a  
manifestare la sua contrarietà,  
già espressa durante l'iter di  
approvazione del decreto fisca-  
le (Dl 124/2019) collegato alla

manovra, sulla conservazione  
extra larga dei dati della fattura  
elettronica. Una contrarietà che  
arriva sullo schema di provve-  
dimento predisposto dalle En-  
trate proprio sulla norma (l'ar-  
ticolo 14), che consente di me-  
morizzare i file delle e-fatture  
fino al 31 dicembre dell'ottavo  
anno successivo a quello di pre-  
sentazione della dichiarazione  
di riferimento.

Giovanni Parente — a pag. 23

### QUARTO MANDATO PER ACCLAMAZIONE

**Abi, Patuelli rieletto presidente**

Laura Serafini — a pag. 14

**.food**  
ECONOMIA  
DEL CIBO  
E AGROALIMENTARE



**Dal Barolo al Chianti,  
cantine a caccia  
di finanziamenti**

Giorgio dell'Orefice — a pag. 26





**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Sabato 11 luglio 2020  
Anno LXXVI - Numero 190 - € 1,20  
S. Benedetto da Norcia

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](http://www.iltempo.it)  
e-mail: direzione@iltempo.it

«Abbiamo abolito la povertà». Sì, la loro. Il bilancio del Movimento cinque stelle è roba da nababbi. Gli altri partiti annaspiano nei debiti, i grillini hanno un tesoretto di quasi sei milioni. Che affare l'entrata in politica!

## IL NUOVO BERLUSCONI



Il Tempo di Osho

### Toninelli in autostrada Un ministro a sua insaputa



"Non è che mannate la lettera ai Benetton e poi date la colpa a me?"

"Ma che scherzi... quale lettera?"

Solimene a pagina 4

DI FRANCO BECHIS

Fino alla scorsa legislatura il bilancio del Movimento 5 stelle era un vero e proprio mistero: non prendendo rimborsi dallo Stato non erano tenuti alla pubblicazione. Con la nuova legge spazzacorrotti (...)

segue a pagina 3

#### La mossa del cambio di cavallo

E Calenda porta via i finanziatori a Renzi

Bincher a pagina 3

#### Proroga dello stato d'emergenza

Conte s'è trovato bene. Vuole ancora i pieni poteri

Carta a pagina 5

#### Esposito jr. e il legittimo impedimento

L'erede del giudice anti-Silvio se la cava col trucco di Silvio

DI FRANCESCO STORACE

Rimproveravano i legittimi impedimenti di Silvio Berlusconi quando era chiamato a processo da presidente del Consiglio. Ma loro, i magistrati, non sono da meno. È il figlio del togato che condannò il Cavaliere in Cassazione se la svigna per l'ennesima volta. Ferdinando Esposito fa il magistrato a Torino ma non ha tempo per andare al Csm per rispondere alla commissione disciplinare che lo giudica dopo la condanna ricevuta anni addietro. Mentre continua ad esercitare le sue delicate funzioni. È il figlio di Antonino Esposito, che presiedette il collegio anti-berlusconiano (...)

segue a pagina 7

#### INDAGINE SUI SUPER-COMPENSI

I magistrati non mollano il super-commissario. La Finanza bussa da Arcuri

Di Corrado a pagina 6



Di Maio incontra Draghi. Questa moneta servono, diceva Totò



**Contrada Capannelle 22**  
**05013 Castel Giorgio (Terni)**  
**Tel 0763-627167**  
**Fax 0763-627747**

[www.residenzanontiscordardime.it](http://www.residenzanontiscordardime.it)  
[info@residenzanontiscordardime.it](mailto:info@residenzanontiscordardime.it)

**buona tv a tutti**  
di Maurizio Costanzo



Sta andando in onda, su Raitre, la domenica in seconda serata, "Insomnia". Questo è un programma che ho firmato insieme a Pino Strabioli. L'idea nasce dal fatto che l'insonnia è molto diffusa in tutto il mondo e le vittime principali sono le donne. Non si può passare la vita a contare pecore, bisogna anche trovare altri sistemi per cercare di dormire. Nelle settimane estive, come sempre, è una grande rincorsa a ieri e l'altro ieri. Lo fa Mediaset Extra che ha programmato sabato 4 luglio un Festivalbar con Fiorello e Alessia Marcuzzi, ma anche (...)

segue a pagina 20



Sabato 11 Luglio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 162 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00\*  
Francia € 2,50



**SERVONO ALTRI FONDI**  
**Per i sindaci il conto della Covid diventa sempre più salato**  
Corisano a pag. 32

**BREXIT**  
**In Dogana aumentano lungaggini e controlli**  
Chiarillo a pag. 29

**RECOVERY FUND**  
**Una sforbiciata alle ambizioni del futuro bilancio europeo**  
Chiarillo a pag. 31

**ANTITRUST**  
**Costi occulti nella struttura delle attuali bollette elettriche**  
Allegriucci a pag. 28

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**  
**Ue - La comunicazione della Commissione europea sulla Brexit**  
**Cassazione/1 - La sentenza sulla motivazione della cartella esattoriale**  
**Cassazione/2 - La sentenza sull'omesso versamento delle ritenute**



## GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



## Fattura elettronica bocciata

*I controlli incrociati violano la privacy. Troppe le informazioni utilizzate dalle Entrate. Per il Garante si rischia una profilazione generalizzata*

I controlli incrociati sui dati delle fatture elettroniche violano la privacy. Sono troppi i dati e le informazioni che l'amministrazione finanziaria pretende di utilizzare nelle nuove analisi del rischio di evasione basate sulle procedure di memorizzazione e archiviazione. Per il Garante della privacy tutto ciò evidenzia un rischio, tangibile, di una vera e propria profilazione generalizzata di tutti i contribuenti, compresi i minori d'età.

Bonghi e Bartelli a pag. 27

### La revoca ad Autostrade costerebbe 23 miliardi



A un mese dall'inaugurazione del nuovo ponte di Genova, non si sa ancora chi lo gestirà: Autostrade o Anas? La sentenza della Consulta ha stabilito che lo Stato aveva diritto a non fare partecipare Atlantia alla ricostruzione del ponte ma la scelta sul gestore è altra cosa. E andrebbe fatta con raziocinio, non a colpi di spot, più o meno elettorali, dice Roberto Zucchetti, docente di Economia dei trasporti alla Bocconi.

comi: «Lo Stato è uno dei contraenti del contratto. La revoca comporterebbe il pagamento di un indennizzo: nel contratto di concessione è scritto 23 miliardi, il governo nel Militeproge ha riscritto la clausola e fatto scendere l'importo a 7 miliardi. Dubito che un giudice domani riterrà corretto che una delle parti abbia cambiato autonomamente il contratto».

Valentini a pag. 9

### ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Ma che senso ha che una ex prefetto con grande esperienza e professionalità, al punto da essere l'unico ministro, e per di più degli Interni, non appartenente in questo governo ad alcun partito, vada ad Agorà-Estate, su Rai 3, e annunci che «in autunno c'è il rischio di tensioni sociali»? Lo ha fatto per essere utile al Paese? Lo ha fatto per seguire quasi tutti i colleghi di governo e non solo, che non perdono occasione per farsi vedere, per finire sulle reti e sui giornali? Pongo queste domande alla brava ministra Luciana Lamorgese per due motivi: che ci siano rischi sociali indotti dalla malavita organizzata, che trova terreno fertile nella crescente povertà, è intuibile senza che lo proclami coram populo la responsabile del più delicato dei ministeri; ma proprio il fatto che lo dichiari non in una sede istituzionale, ma su

continua a pag. 2

### LUNEDÌ IN EDICOLA



### CONCORRENZA ALLA BBC

**Murdoch lancia una radio per sostenere il Times**

Secchi a pag. 20

VUOI IL MIO NUMERO?

**95051730109**

5X1000 A FISM

"IL MIO 5X1000 ALLA RICERCA SCIENTIFICA SULLA SCLEROSI MULTIPLA"

Chef Alessandro Borghese, sostenitore FISM

Ogni 3 ore una persona scopre di avere la sclerosi multipla.

INSIEME POSSIAMO TROVARE LA CURA  
SCEGLI FISM PER IL TUO 5X1000

Fai come Alessandro Borghese: scegli FISM per il tuo 5X1000. Firma nel riquadro "finanziamento della ricerca scientifica e della università" della tua dichiarazione dei redditi e inserisci il codice fiscale di FISM: 95051730109.

un mondo libero dalla SM

5X1000.FISM.IT

### CAMBIAMO IN MEGLIO LA VITA DI MIGLIAIA DI PERSONE

Ogni ora in Italia 3 persone ricevono una diagnosi di sclerosi multipla, una malattia cronica, invalidante e senza cura definitiva. Solo la ricerca scientifica può trovare i farmaci e le terapie che 126.000 persone con le loro famiglie aspettano con urgenza. Da oltre 30 anni FISM promuove, indirizza e finanzia la ricerca scientifica sulla sclerosi multipla: in Italia è il primo ente privato finanziatore, nel mondo è il terzo. Negli ultimi dieci anni la Fondazione ha investito più di 73 milioni di euro in progetti di ricerca; entro il 2025 l'investimento dell'Alleanza Internazionale per la Sclerosi Multipla progressiva, di cui FISM è fondatore e promotore, raggiungerà i 53 milioni di euro. Senza l'impegno di FISM molti risultati, anche su scala globale, non sarebbero stati possibili.

### UNA SCELTA CHE LASCIA IL SEGNO

Chi dona il 5x1000 a FISM lascia il segno: l'80% della ricerca scientifica sulla sclerosi multipla in Italia è finanziata grazie a questi proventi. Con il 5x1000 FISM finanzia le migliori proposte di ricerca, selezionate attraverso il nostro bando annuale da un Comitato Scientifico Internazionale. Sostiene inoltre progetti speciali, iniziative internazionali, network e infrastrutture di ricerca. La Fondazione non trascura nessuna strada, anzi le percorre e connette tutte perché la diversificazione è la chiave di un investimento efficace, che può cambiare adesso e nel futuro, la vita delle persone.

### IL FUTURO CI ASPETTA: OGNI EURO DONATO DÀ RISULTATI VERI

Grazie ai finanziamenti del 5x1000 abbiamo individuato un gruppo di molecole in grado di proteggere la mielina. Questo notevole risultato apre la strada verso farmaci rimielinizzanti che potranno aiutare le persone con forme progressive, ancora orfane di terapie. Per il futuro ci aspettano obiettivi importanti: una maggiore disponibilità di risorse ci permetterebbe di finanziare un più ampio numero di ricercatori e di avviare ricerche promettenti.

### INSIEME POSSIAMO TROVARE LA CURA PER LA SCLEROSI MULTIPLA

"Il nostro grazie va ai tanti cittadini italiani che ci sostengono da anni. Ma la partita non è ancora vinta, la sclerosi multipla non è ancora sconfitta: abbiamo tanto da fare, tutti insieme. Una firma significa continuare a sostenere la ricerca scientifica e il diritto delle persone con sclerosi multipla a vivere libere come tutti". Paola Zaratini, Direttore Ricerca Scientifica FISM.

\* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a "IL SECOLO XIX" a euro 1,50. Con gli abbonamenti FISM a € 0,50 in più, con il Modello 730 e redditi 2020 a € 0,50 in più.



# LA NAZIONE

SABATO 11 luglio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

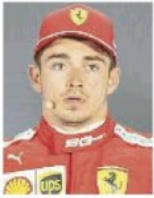
FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

**SALDI -50%**  
**ALCOTT**  
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

Appuntamento il 13 settembre

**Formula 1 al Mugello**  
**Ora il sogno è realtà**  
**«Traguardo storico»**

Servizi nel **Qs**



Verso le elezioni di settembre

**Toscana**  
**Si accende**  
**la sfida**

Caroppo e Fichera alle pag. **14** e **15**

**SALDI -50%**  
**ALCOTT**  
SHOP ONLINE ALCOTT.EU

## Coronavirus, l'emergenza continua

Il governo: prorogare le norme speciali fino al 31 dicembre ma scoppia la polemica. Conte frena: prima vengo in Parlamento  
Studio del Niguarda, basterà un vaccino unico contro il morbo. Intanto a scuola è il caos: mancano mascherine e banchi da p. 3 a p. 5

Serve il coraggio delle scelte

**Governare**  
**con lentezza**  
**fa male al Pil**

Bruno Vespa

**U**na classifica dell' 'Economist' sul crollo del Pil nei 42 principali paesi industri vedeva la scorsa settimana l'Italia penultima, dopo la Francia e l'Argentina e prima della Spagna. L'aggiornamento della Commissione europea del 7 luglio (-11,2 per cento nel 2020) ci precipita all'ultimo posto. Ultimi non più dei 27 dell'Ue, ma dei 42 top del mondo. E' difficile perciò non essere solidali con il presidente del Consiglio che fa il giro d'Europa fingendo di rappresentare un Paese normale: un Paese in cui una situazione tanto drammatica vede ancora i partiti di governo divaricati sui principali dossier.

Continua a pagina **7**

**IL PAPÀ È STATO UNO DEI PRIMI MEDICI A MORIRE PER IL COVID**  
**ORA MASSIMO SI È LAUREATO IN MEDICINA: SEGUIRÒ I SUOI PASSI**

**NEL NOME DEL PADRE**

Massimo Stella, 25 anni, figlio di Roberto, presidente dell'Ordine dei medici di Varese stroncato in marzo dal virus

**Crespi a pagina 5**

DALLE CITTÀ'

Firenze

**Piano movida:**  
**150 agenti in più**  
**da stasera**  
**nelle piazze**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Ponti a rischio**  
**Nuovo report**  
**Stretta sui controlli**

Ciardi in Cronaca

Fiorentina

**Ribery cambia**  
**abitazione**  
**dopo il furto**

Servizi nel **Qs**



Reggio Emilia, morto il titolare del locale cult

**Mario e il bar del Liga**  
**'Certe notti' sono finite**

Lecci a pagina **20**



Basili, l'ultimo rumorista del cinema italiano

**Passi, pugni e sospiri**  
**«Vi faccio sentire i film»**

Cutò alle pagine **18** e **19**

**PROSCIUTTO TOSCANO DOP**

**Il Sapore della Tradizione**

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



SCARPA  
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.

## la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

ROBINSON  
D

Direttore Maurizio Molinari

SCARPA  
SCARPA.NET

THE ORIGINAL MOJITO.

Anno 45 - N° 163

Sabato 11 luglio 2020

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

PANDEMIA

## In stato di emergenza

Conte annuncia la proroga fino al 31 dicembre dei poteri di intervento straordinario e dello smart working. Indice di contagio a livello di guardia in 5 regioni. Nuovo focolaio all'Emilia. Ricciardi: così tutto l'anno. Il diktat dell'Olanda: "Via Quota 100". Conte: "Non siete la troika"

Il retroscena

## Dovere e convenienza

di Claudio Tito

**D**overe e convenienza. Non capita spesso in politica. Ma in questo caso accade. La proroga dello stato d'emergenza coniuga il dovere di lasciare in vita le misure contro il virus e la convenienza politica per il governo di dotarsi di una sorta di "salvacondotto".

a pagina 3

Il commento

## L'Europa furba dei "frugali"

di Andrea Bonanni

**M**a chi sono questi "frugali"? E perché non ci vogliono bene? Svezia, Danimarca, Olanda e Austria si sono date tale nome per giustificare la loro opposizione al Recovery fund proposto da Francia e Germania per aiutare l'Italia e gli altri Paesi più colpiti dall'epidemia.

a pagina 28

Altan

RECUPERARE BERLUSCONI?  
STIAMO GRATTANDO IL FONDO DEL BARILE.



Rep 2020

Repubblica saluta Bologna con l'emozione di Lella Costa per Ustica e la bomba alla stazione

di Capelli, Pasolini e Venturi a alle pagine 20 e 21

Il virus circola ancora molto e dà vita a focolai rilevanti. Ecco perché ieri il premier Conte ha annunciato il prolungamento dello stato di emergenza fino al 31 dicembre.

di Bocci, Calandri, D'Argenio  
di Raimondo, Dusi e Mastrobuoni  
a alle pagine 2, 3, 4, 12 e 13

Intervista a Fico

"Su Autostrade sono per la revoca chi sbaglia deve pagare"

di Annalisa Cuzzocrea



Oggi la proposta di Aspi da inviare al governo. I Benetton confermano di essere pronti a scendere sotto il 50% di Atlantia

a pagina 8

I servizi a alle pagine 6 e 7

Le ferite della Storia

Se a Trieste la memoria diventa riconciliazione

di Guido Crainz



▲ In fiamme Il Narodni Dom

**H**a una straordinaria importanza simbolica e civile la visita a Trieste dopodomani dei presidenti italiano e sloveno, Sergio Mattarella e Borut Pahor, con l'omaggio a luoghi del dolore che in quest'area segnano memorie contrapposte. Rende esplicita la convinzione condivisa che non si può costruire realmente l'Europa senza riconoscere e assumere in sé i differenti vissuti e dolori delle tragedie e delle lacerazioni del Novecento.

a pagina 31

A Istanbul una moschea sfida il mondo

di Marco Ansaldo



▲ Ex basilica Santa Sofia

**A**merica e Russia, gli alleati più forti della Turchia, non sono affatto contenti della scelta di Erdogan. La sentenza del Consiglio di Stato ad Ankara che stabilisce il ritorno dell'ex basilica bizantina di Santa Sofia, poi museo, a luogo sacro della fede islamica, decisione prima spinta e ora definitivamente approvata dal presidente turco, appare un salto nel buio sotto il profilo geopolitico. Una sfida doppia da parte del Sultano.

a pagina 29

Longform



Viaggio tra le rovine di Roma moderna

Oggi sul sito

Il nuovo capolavoro di  
**DON WINSLOW**  
Romanzo HarperCollins  
**BROKEN**



Il caso "Gaia"

C'era una volta un'orsa in fuga nel Paese dei Tar

di Luca Bottura

**U**n Paese in due foto. La prima è quella della ministra Azzolina al mare, che ne ha provocato la reazione poiché un celebre sito l'aveva accompagnata con insinuazioni malevole. Il problema alberghierebbe più nel marginale interesse mediatico delle nudità balneari in oggetto.

a pagina 28

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 Herveo, 21 - Tel. 02/574941,  
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con Capolavori  
della Letteratura Disney  
€ 10,40

N2



I Paesi baschi alle urne  
coi fantasmi della violenza

FRANCESCO OLIVO - PP. 14



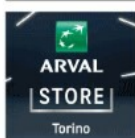
INTERVISTA AL ROMANZIERS SPAGNOLO

Aramburu: pacificazione  
a spese delle vittime

- P. 15

Champions Juve, dopo il Lione  
troverà il City o il Real Madrid

ANTONIO BARILLÀ - PP. 26-27



# LA STAMPA

SABATO 11 LUGLIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N. 188 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it

GNN

IN SETTE IL TASSO DI CONTAGIO HA SUPERATO LA SOGLIA 1. IN MOLTE IL RISCHIO È SALITO. GLI ESPERTI: "TROPPE TRASGRESSIONI"

## Allarme Covid in dieci regioni

Scontro sullo stato d'emergenza: Conte conferma la proroga. Critico il Pd. Insorge l'opposizione

L'INCHIESTA  
UNO STUDIO DI EUROSTAT

Laureati italiani  
senza lavoro  
Siamo gli ultimi  
della classe

ELISABETTA PAGANI

Scatta l'allarme Covid in dieci regioni finite sotto osservazione per rischio "moderato" mentre in sette il tasso di contagio ha superato la soglia 1. È scontro sul prolungamento dello stato di emergenza prorogato dal 31 luglio al 31 dicembre. Insorge l'opposizione, critico anche il Pd che chiede la discussione in Parlamento. Ricciardi, consulente del ministro Speranza, avverte: «Troppe trasgressioni, in questa fase nessuno può sentirsi al sicuro». IACOBONI, RUSSO E SORGI - PP. 2-3

NON SERVONO POTERI STRAORDINARI  
**LA STRADA  
SBAGLIATA**

EUGENIA TOGNOTTI

Sollecita più di un interrogativo sull'impatto e desta perplessità la modalità di comunicazione ai cittadini dell'annuncio dell'estensione dello stato di emergenza.

CONTINUA A PAGINA 19

DECRETI SICUREZZA, POLITICA INERTE  
**LA SUPPLENZA  
DELLA CORTE**

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Tra i partiti della maggioranza governativa si trascina la discussione sul destino dei decreti che ancora ci si ostina a chiamare "sicurezza".

CONTINUA A PAGINA 19

### TASSO DI OCCUPAZIONE



- P. 10 MONTICELLI - P. 11

RIPARTIRE DA GIOVANI E DONNE  
**IL CAPITALE  
UMANO  
DA SALVARE**

LINDA LAURA SABBADINI

Omai sprofondiamo in tutte le classifiche europee che riguardano i giovani. Eurostat certifica che siamo al 27° posto in Europa per giovani laureati che a distanza di tre anni hanno trovato lavoro. E badate bene, ciò non avviene per il Covid, la situazione era critica già prima. D'altro canto se la Pubblica amministrazione ha smesso di assumere, se non investiamo in ricerca e sviluppo, se non assumiamo in sanità, come possiamo pensare che la situazione possa essere diversa e che si aprano opportunità per i laureati?

CONTINUA A PAGINA 19

### IL CASO

Sorpresa, il Mose funziona. Autostrade cede, sì al calo tariffe



Il sollevamento delle paratoie del Mose di Venezia

MENDUNI E POLETTI - PP. 4-5

### IL RETROSCENA

E De Micheli disse a Conte  
"Così ci facciamo solo del male"

ALESSANDRO BARBERA

«Giuseppe, se ci indeboliamo fra di noi facendo filtrare le reciproche insoddisfazioni ci facciamo del male». Aeroporto di Ciampino, ore 9. Sull'aereo Giuseppe Conte, Paola De Micheli e Luciana Lamorgese. Un'ora di viaggio per raggiungere Venezia, dove sono attesi per l'inaugurazione di una delle opere più lunghe e costose, il Mose. La tensione fra il premier e la ministra dei Trasporti è palpabile. - P. 4

OGGI SU TUTTOLIBRI  
UNA RIFLESSIONE DELLO SCRITTORE

Il mio omaggio  
al vecchio West  
minacciato da Trump

DON WINSLOW

Per buona parte dell'ultima ventina d'anni, sono stato un maratoneta della letteratura. Quasi tutti i miei libri, e soprattutto la trilogia della «Guerra alla droga» (Il potere del cane, Il cartello e Il confine) sono stati delle maratone, lavori lunghi e pesanti che hanno attraversato i decenni e i continenti, con tanti temi e personaggi. NELLA INSERITO DI 24 PAGINE

LA BASILICA DI ISTANBUL TORNA MOSCHEA

Erdogan, il sultano  
neo ottomano  
conquista Santa Sofia

FRANCO CARDINI



- P. 13 STABILE - P. 13

LA PREFAZIONE AL LIBRO DI PIETRO GRASSO

Il vaccino antimafia?  
C'è già, basta seguire  
l'esempio di Borsellino

PIF

Allora: d'ora in poi ogni volta che uscirete da casa bisognerà avere delle accortezze. Non potrete più frequentare con disinvoltura un posto affollato. Suggestivo di evitare i mezzi pubblici, per sicurezza. Per la spesa è consigliato ordinarla online, ma senza avere troppi contatti con la persona che ve la consegnerà. Sempre per ragioni di sicurezza. - PP. 20 E 21



BUONGIORNO

Il borsello e la democrazia

MATTIA FELTRI

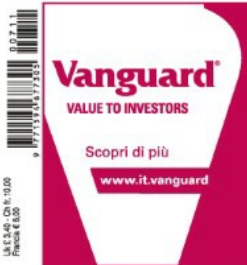
Il lettore mi perdonerà, o più probabilmente mi ringrazierà, se gli risparmio i passaggi tecnici. Ma grosso modo le cose sono andate così: ieri mattina, a Venezia, come se stesse parlando di Vivaldi o del Canaletto, il presidente Conte ha annunciato la proroga dello stato d'emergenza. Gliela dovrà concedere il Parlamento, una volta spiegata qual è l'emergenza, e in quale orbita eserciterà il suo benemérito dpm. Per i più distratti, il dpm (decreto del presidente del Consiglio) è una legge emanata dal premier dopo essersi consultato con Rocco Casolino e qualche ministro. Differisce dal decreto semplice perché quest'ultimo entra subito in vigore ma entro una data certa va approvato dalle Camere (le care leggi ordinarie votate in Parlamento non portano più, sono come il borsello, antistetiche). Dunque, da qui a fine anno,

Conte continuerebbe a decidere questo e quello per come gli gira. Ed è buffo perché siamo (quasi) tutti tornati al lavoro, viaggiamo con le metropolitane e i treni, la sera andiamo al ristorante, ci beviamo una roba ai tavolini del bar, organizziamo cene con gli amici, in un volenteroso approccio alla normalità. Soltanto il governo si sente di restare in un regime eccezionale e, a essere maliziosi, vien da pensare sia l'unico modo per evitare l'andirivieni in quell'impaccio che è il Parlamento, con l'aria litigiosa che tira e la maggioranza ridotta a un'ipotesi. Ecco, forse l'emergenza non è tanto nel Paese quanto nel governo e allora tocca sopravvivere, e con l'alibi di salvare la democrazia dall'orco Salvini se ne prolunga la reclusione in quarantena. Ricordo che la democrazia qui ha 75 anni, è una categoria a rischio.



011 1980 5100  
arvalstore.it





**Vanguard**  
VALUE TO INVESTORS  
Scopri di più  
[www.it.vanguard](http://www.it.vanguard)

**FONDI È GIUSTO PAGARE QUELLA COMMISSIONE? IN ALLEGATO**

**MILANO FINANZA**

€ 5,50\* Sabato 11 Luglio 2020 Anno XXXII - Numero 136 MF il quotidiano dei mercati finanziari



**Vanguard**  
VALUE TO INVESTORS  
Scopri di più  
[www.it.vanguard](http://www.it.vanguard)

\*Quota settimanale. Milano Finanza in abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Class a € 5,50 (Milano Finanza € 4,20 + Class € 1,30)

**ESCLUSIVO BERLUSCONI: GOVERNO TIMIDO. SERVONO SHOCK FISCALE, MES E UNA PIAZZA FINANZIARIA AGEVOLATA**



## La mia ricetta economica per l'Italia

**PIAZZA AFFARI**

*Quest'anno sono state staccate cedole per soli 15 miliardi contro i 24 del 2019. Altri 2,5 miliardi forse arriveranno in autunno. Ecco le quotate più affidabili*

# Le oasi del dividendo

## Chi tornerà a pagarlo



**ORSI & TORI**  
DI PAOLO PANERAI

**M**a che senso ha che una ex prefetto con grande esperienza e professionalità, al punto da essere l'unico ministro, e per di più degli Interni, non appartenente in questo governo ad alcun partito, vada ad Agorà-Estate, su Rai 3, e annunci che «in autunno c'è il rischio di tensioni sociali»? Lo ha fatto per essere utile al Paese? Lo ha fatto per seguire quasi tutti i colleghi di governo e non solo, che non perdono

occasione per farsi vedere, per finire sulle reti e sui giornali? Pongo queste domande alla brava ministra Luciana Lamorgese per due motivi: che ci siano rischi sociali indotti dalla malavita organizzata, che trova terreno fertile nella crescente povertà, è intuibile senza che lo proclami coram populo la responsabile del più delicato dei ministeri; ma proprio il fatto che lo dichiarino non in una sede istituzionale, ma su un canale Rai, non fa altro che aumentare il rischio. È, infatti, un chiaro messaggio, a chi finora non aveva deciso di organizzarsi, a farlo. Dichiarazioni pubbliche di questo tenore sono un incentivo, non un deterrente.

IL CASO BENETTON

La nuova Atlantia senza Autostrade

IL RE ITALIANO DELLA GDO

Pugliese: così Conad sarà sempre più leader

VERSO FCA-Psa

Tra i manager aria di fuga dal Lingotto alla francese



**ital communications**  
A STRATEGIC COMMUNICATION AGENCY

Perché la **visibilità** ha il suo **peso**

Il messaggio è forte quando raggiunge gli interlocutori giusti.  
Ital Communications garantisce il salto di qualità al tuo brand e alla tua azienda.

Ufficio Stampa - Media Relations - Public Relations.

Roma - Milano - Verona  
[www.italcommunications.it](http://www.italcommunications.it)



## Crociere e grandi navi ancora tutto da decidere

*«Ancora aperti due dossier importanti smaltimento fanghi e vertice del Porto» Il ministro De Micheli ora rassicura  
«Scavi? C'è il decreto Semplificazioni»*

RAFFAELLA VITTADELLO

IL DIBATTITO VENEZIA Grandi navi e portualità, tanti nodi al pettine che neppure la calata in laguna di un pezzo di Governo è riuscita a dipanare definitivamente. Il Coronavirus ha azzerato o quasi il mercato delle crociere, ma la soluzione a medio lungo termine - e ancor più quella definitiva - sono ancora lontane. Il test di sollevamento del Mose è stato anche l'occasione per centrare alcuni aspetti, anche se la strada appare ancora in salita. «Una settimana prima dell'esplosione dell'emergenza Covid avevamo completato una riunione in cui sostanzialmente avevamo definito una indagine sulle altre alternative per dare seguito al nostro impegno di portare fuori le grandi navi dalla città - ha spiegato il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli - In questi giorni abbiamo ricominciato a lavorare a quelle ipotesi». In effetti il Comitato si sarebbe dovuto riunire il 4 marzo, ma è stato destinato a data da destinarsi a causa dell'emergenza sanitaria. E ad oggi non c'è ancora un'ipotesi a calendario. Se con il precedente governo era stata fatta una scrematura delle alternative, allontanando Marghera perchè giudicata pericolosa nonostante fosse la soluzione individuata dal Comitato del 2017, ora non trapela alcuna preferenza. «A breve troverete approvate le linee guida che prevedono il rispetto delle norme di sicurezza sul Covid19 e anche un paio di norme che consentano ad un numero limitato di navi da crociera di fare crociera punto su punto tra porti italiani» ha proseguito il ministro. Resta il fatto che ormai molte compagnie hanno preferito dirottare lo scalo delle già centellinate crociere in altri porti, piuttosto che a Venezia, e in questi mesi si gioca la programmazione delle stagioni future, in una prospettiva di ripresa del mercato. Ma le certezze sono poche. «Un'attività limitata che consente però di mantenere vivo questo importante settore», ha concluso il ministro sull'argomento. «Se il Mose è un'occasione di concordia, siamo un po' in ritardo su alcune cose: dateci una mano per accelerare la questione delle Grandi navi in laguna» l'ha incalzata il sindaco Luigi Brugnaro, insistendo per avere notizie sul protocollo fanghi per scavare i canali, la cui firma era stata annunciata in febbraio come certezza e che non è ancora avvenuta. Un provvedimento importante e atteso perchè disciplina le modalità di trattamento dei sedimenti che risultano quando i canali - che tendono a interrarsi - vengono riportati alla profondità necessaria per essere correttamente navigabili. Tenendo conto che il fenomeno dell'erosione richiede sovente l'impiego di questi sedimenti per opere di difesa e di ripascimento delle barene. «Il decreto è pronto - ha replicato il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli - è nel decreto legge Semplificazioni, e vi entrerà, in accordo con il ministro Costa, una norma che definirà il profilo attuale e futuro della gestione quindi siamo pronti e a settimane entrerà in vigore». IL PORTO Il Ministro ha anche incontrato il presidente di autorità portuale Pino Musolino, dopo la bufera che ha travolto l'ente con la mancata approvazione del bilancio consuntivo a causa delle opposizioni dei rappresentanti in consiglio di amministrazione di Comune e Regione. Con il rischio di un commissariamento. Solo il giorno prima, in una riunione di **Assoporti**, aveva espresso la propria vicinanza particolare ai presidenti dei porti di Trieste, Venezia e Genova. «Stiamo concludendo la verifica degli atti - ha sostenuto De Micheli - tendenzialmente le mie decisioni







## Il Gazzettino

### Primo Piano

---

le prendo sui fatti e vorrei continuare così» ha detto. «Nel giro di una settimana incontrerò il presidente del Porto e sarà presa una decisione». Dunque la fase di raccolta degli elementi è stata completata e si tratta ora di capire quale sarà la scelta del ministero delle infrastrutture. Il problema - sollevato soprattutto da chi difende l'operato del presidente Musolino a spada tratta - è quello di salvaguardare l'operatività dello scalo veneziano e il lavoro delle maestranze, che potrebbero rischiare di essere escluse dagli ammortizzatori sociali in un momento particolarmente delicato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Ogni porto è nel pensiero del ministero Trasporti

*De Micheli è intervenuta all'incontro promosso dall'associazione Assoporti*

Redazione

ROMA Paola De Micheli è intervenuta ad un incontro organizzato da **Assoporti**. Il terzo di una serie dal tema Parliamo di porti ai tempi del Covid-19, approfondimenti e proposte per il rilancio. La ministra ha illustrato il nuovo decreto semplificazioni soffermandosi su quanto stabilito dal Consiglio dei ministri relativamente alle opere stradali, ferroviarie, portuali. In poche parole i cantieri da aprire per favorire logistica e trasporti e dare lavoro a chi in questi mesi ha dovuto subire la crisi del Coronavirus. Il programma di **Assoporti** ha visto la partecipazione di Alessandro Panaro (Srm), naturalmente del presidente di **Assoporti** Daniele Rossi che ha prima presentato l'intervento della ministra e poi ha continuato affiancato da Umberto Masucci presidente del Propeller nazionale. Sono seguiti interventi programmati dalle associazioni di categoria Assiterminal, Assarmatori, Confetra, Confitarma e Federagenti. Le conclusioni, come da programma, del presidente di **Assoporti** dopo un question time per la stampa di settore. Vi lasciamo all'intervento della ministra, che nel salutare i presidenti delle **AdSp** italiane si è soffermata con affetto su tre presidenti in particolare ricordando la situazione di Zeno D'Agostino a Trieste (ormai risolta), quella di Pino Musolino a Venezia (ndr- che ha un bollente caso Bilancio da risolvere) e Paolo Emilio Signorini a Genova circondato dal problema autostrade.



## Autoproduzione - Duci: "L' emendamento temo venga cassato dall' UE"

10 Jul, 2020 'Parliamo di Porti ai tempi del COVID-19 - Approfondimenti e proposte per il rilancio' è il tema dell' incontro web promosso da **Assoporti** e The International Propeller Clubs, che ha riunito il cluster marittimo nazionale in un confronto sui temi caldi della portualità. Lucia Nappi LIVORNO - Profonda delusione sul tema dell' autoproduzione manifestata dai rappresentanti delle associazioni armatoriali, Confitarma e Assarmatori e dalla Federazione degli agenti e raccomandatori marittimi, Federagenti , intervenuti al Terzo incontro del ciclo 'Parliamo di Porti ai tempi del COVID-19 - Approfondimenti e proposte per il rilancio ' promosso da **Assoporti** e The International Propeller Clubs, che ha riunito il cluster marittimo nazionale in un confronto con la stampa. I rappresentanti degli armatori sono intervenuti sul disegno di legge di conversione del Decreto Rilancio , approvato ieri dalla Camera , contenente la norma che regolerà l' autoproduzione nei porti, modificata dall' emendamento Gariglio, anche se parzialmente rivisto, sulla limitazione del ricorso all' autoproduzione da parte degli armatori, solo nei casi di indisponibilità degli articoli 16 o 17. Argomento sul quale si attua la spaccatura del mondo marittimo tra armatori e Ancip insieme ai sindacati dei lavoratori. Lo stesso emendamento veniva dichiarata dubbiamente legittima, poche ore prima del passaggio alla Camera, dal Mise in sede di Ragioneria Generale dello Stato individuando nella proposta i possibili riflessi sulla concorrenza e la possibilità di incorrere in procedure di infrazione sulla non conformità della norma in merito alla concorrenza. Confitarma: Sul tema dell' Autoproduzione Mario Mattioli, presidente di Confitarma ha espressa profonda delusione - "La modifica dell' articolo 16 della legge n. 84/94 ci farebbero fare un salto indietro inopportuno in un momento del genere"- "Speriamo in una sorta di ravvedimento, abbiamo scritto più volte al governo" - " E' una flessibilità che dura da 25-30 anni e non si capisce per quale motivo tornare indietro" - " Ci rende perplessi il fatto che nonostante la norma sia stata dichiarata dubbiamente legittima dalla Ragioneria Generale dello Stato , indipendentemente dalla posizione che abbiamo espresso come associazioni datoriali". Mattioli in ultimo rivolge alla politica un chiaro attacco sulla questione del cambio equipaggi "Preferirei che la stessa attenzione che è stata messa su l' autoproduzione venisse posta al tema del cambio degli equipaggi" ha chiuso la conversazione Mattioli- "E' una grande criticità che abbiamo, su cui siamo carenti". Assarmatori Dello stesso avviso il rappresentante di Assarmatori, Luca Brandimarte: "Gli armatori sono inascoltati dalla politica"- "valuteremo il da farsi e l' evoluzione" - "è una norma estremamente penalizzante, una grossa forzatura a livello politico, nonostante i pareri da parte delle istituzioni" - l' autoproduzione sottolinea Brandimarte è ben disciplinata come un diritto dalla legge antitrust (287 del 90 art. 9). Contrario all' estremizzazioni delle posizioni il rappresentante di Assarmatori " fatto sta che una norma così scritta è estremamente penalizzante per l' utenza armatoriale" - "può portare come effetto contrario l' internalizzazione delle operazioni portuali a scapito degli art. 15 e 17". Federagenti "Il presupposto è che noi nei porti la sicurezza la mettiamo per prima" - ha dichiarato Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, - "non abbiamo chiesto il Far West, ma abbiamo chiesto che non si finisca nella Russia di Stalin. Non si deve essere ai due estremi. La sicurezza deve essere tutelata su questo non c' è discussione. Ma temo che l' emendamento sia forzato rispetto ad quadro normativo " -comunitario e antitrust - "che temo andrà ad autoregolamentarsi da solo" pertanto con la sua applicazione il presidente di Federagenti sottolinea la possibilità che questo "venga cassato in una fase successiva da altri Organi di Stato o da Organismi europei in caso





di conflittualità con norme superiori" - "Sarebbe opportuno togliere la bandiera ideologica, da entrambe le parti, e discuterne



in maniera più seria di quanto la politica abbia fatto".



## Informazioni Marittime

### Primo Piano

## Autoproduzione, armatori e agenti marittimi: rischio infrazioni comunitarie

*Secondo Confitarma e Federagenti le nuove regole in arrivo sono eccessivamente corporative e vanno a danneggiare la competitività dei porti italiani*

Ribadendolo l'ultima volta in un webinar di **Assoporti** tenutosi il 9 luglio, secondo Confitarma, le nuove norme sull'autoproduzione in arrivo - quelle contenute negli emendamenti al DL Rilancio, in fase di conversione in legge - renderanno impossibile svolgere questo tipo di operazioni portuali da parte delle compagnie marittime. Le conseguenze potrebbero essere pesanti per la competitività portuale italiana, col rischio che le nuove regole siano suscettibili di infrazioni comunitarie. «Fin dalla prima formulazione dell'emendamento - afferma Mario Mattioli, presidente Confitarma - abbiamo fatto presente, in tutte le sedi, che la modifica dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 rappresenta un passo indietro di trent'anni per la portualità italiana». Su questa questione si ritrovano tanto Confitarma quanto Assarmatori, l'altra associazione armatoriale italiana. Le nuove norme autorizzano l'autoproduzione solo nei casi in cui la domanda di portuali non è sufficiente. Inoltre, le compagnie dovranno schierare personale extratabellare dall'equipaggio di bordo puro. Secondo gli armatori, a prescindere dagli interessi di parte per l'autoproduzione in sé, si tratta di regole che tendono a proteggere eccessivamente la corporazione dei portuali, col rischio di sbilanciare il mercato creando condizioni poco competitive per i porti italiani. In altre parole, se disincentivare l'autoproduzione può dare più lavoro nell'immediato ai camalli, in condizioni di lavoro sempre più precarie per via di una serie di cambiamenti storici in atto (tra cui l'automazione), a lungo andare ad essere disincentivate a sbarcare saranno le stesse merci nei porti, magari per via di standard logistici non adeguati rispetto a quelli che può garantire non tanto l'equipaggio di bordo (in alcuni casi i camalli, così come i piloti dei porti, sono proprio la scelta migliore), quanto una situazione più elastica che si adatti alle esigenze di ogni singolo approdo. «Non vogliamo il Far West, ma neanche la Russia di Stalin», afferma il presidente uscente di Federagenti, Gian Enzo Duci, sempre nel corso del webinar **Assoporti**. Per Duci «la sicurezza deve venire prima di tutto, sia per i lavoratori marittimi che per i portuali», il punto piuttosto è che «c'è un quadro normativo comunitario e una legge Antitrust che regolano l'autoproduzione. Anche se questo emendamento venisse approvato c'è la possibilità che venga successivamente cassato». Il diritto all'autoproduzione da parte degli armatori, precisa Confitarma, è stato riconosciuto più volte sia dall'Antitrust nazionale che dalla Corte di Giustizia europea, (la prima sentenza risale al 1991). «Negare ai vettori marittimi questo diritto rappresenta una violazione del principio di libera concorrenza», secondo Mattioli, «a nulla sono valsi anche i pareri contrari del governo, della Ragioneria Generale dello Stato e del ministero delle Finanze». Gli armatori italiani chiedono la riapertura di un confronto sindacale su decisioni «che nulla hanno a che vedere con la decretazione di urgenza per l'emergenza sanitaria che il Paese sta affrontando, al fine di trovare soluzioni condivise, senza forzature politiche». Il rischio è che si vada incontro a una procedura di infrazione comunitaria con un conseguente danno erariale. «Avremmo voluto vedere - conclude Mattioli - le istituzioni dedicarsi con la stessa intensità e lo stesso coinvolgimento su altri temi che affliggono il trasporto marittimo come, ad esempio, la grande difficoltà nell'avvicendamento degli equipaggi italiani in tutto il mondo, anziché affossare l'autoproduzione. Ora la nostra speranza è rivolta al Senato anche se è difficile pensare che ci siano i tempi per cambiare ancora tale disposizione. Di certo se la modifica all'articolo 16 della legge 84/1994



diverrà norma dello Stato, Confitarma continuerà la sua battaglia per dimostrare che si sta prendendo un grosso abbaglio».





## Musolino con De Micheli al test di sollevamento Mose

*Il ministro dei Trasporti in videoconferenza con Assoporti giovedì ha salutato il presidente: «che sta vivendo un momento di difficoltà». Probabile un prossimo incontro a Roma per il bilancio*

Il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino è con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli venerdì al test del Mose in laguna: la loro foto è postata sul profilo Facebook di Twitter. De Micheli aveva anticipato, all'incontro in videoconferenza giovedì con **Assoporti**, che lo avrebbe rivisto il giorno seguente a Venezia, ricordando come stia attraversando «un momento di difficoltà» a causa della bocciatura del rendiconto 2019 da parte dei rappresentanti locali, Regione e Comune, del comitato di gestione. Il ministro ha annunciato come probabile un altro incontro a Roma nei prossimi giorni, spiegando che si sta concludendo la raccolta dei materiali tecnici sul bilancio e sulla variazione del 2018 legata al Venice Ro-Port Mos e al prolungamento della concessione alla società privata. Una volta terminato l'esame dei documenti in direzione ministeriale porti, De Micheli deciderà. Sul fronte del rilancio delle infrastrutture strategiche del paese, il ministro dei Trasporti è tornata sulla norma introdotta nel decreto Semplificazioni, approvato lunedì, che consente di accelerare gli investimenti sui porti. «Ogni porto di questo paese è nei pensieri di questo ministero», ha detto. **Assoporti** aveva chiesto un confronto con Roma. «Cinque mesi senza una singola risposta - ha scritto la community port -. È cresciuta la rabbia in un porto che rischia di chiudere per impraticabilità, visto che la manutenzione dei canali non viene effettuata da anni e le navi non riescono più a entrare e ormeggiarsi alle banchine». Sull'escavo dei fanghi, sempre durante la prova di sollevamento paratoie del Mose di venerdì, i rappresentanti del governo avrebbero ripetuto che il protocollo sarà a breve disponibile.

**Attualità**

### Musolino con De Micheli al test di sollevamento Mose

Il ministro dei Trasporti in videoconferenza con Assoporti giovedì ha salutato il presidente: «che sta vivendo un momento di difficoltà». Probabile un prossimo incontro a Roma per il bilancio

**I più letti oggi**

1. Mente Tassoli al Parlamento: la vicenda del sindaco a Venezia
2. Confronto tra i due sistemi: la storia della Venezia Venezia
3. Sull'escavo dei fanghi: la storia della Venezia Venezia
4. Jaki, saluto governo da Assoporti

**Argomenti:** [salute](#) [ministeri](#) [porti](#)

**In evidenza**

[Cronaca](#) [Cultura](#) [Sport](#) [Economia](#) [Politica](#) [Ambiente](#) [Società](#) [Tecnologia](#) [Arte](#) [Storia](#) [Scienze](#) [Religione](#) [Educazione](#) [Salute](#) [Viaggi](#) [Cultura](#) [Sport](#) [Economia](#) [Politica](#) [Ambiente](#) [Società](#) [Tecnologia](#) [Arte](#) [Storia](#) [Scienze](#) [Religione](#) [Educazione](#) [Salute](#) [Viaggi](#)

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### «Bilancio del Porto, a giorni la decisione»

*La ministra De Micheli ieri ha parlato a lungo con Musolino: mi sono sempre basata sui fatti e così farò anche adesso*

veneziana «Sono in attesa delle conclusioni dell' istruttoria avviata dalla Direzione generale. Sull' Autorità portuale. Prenderò una decisione nei prossimi giorni. Mi sono sempre basata sui fatti e vorrei continuare così». La ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli in visita al Mose parla anche del Porto. E della intricata questione della mancata approvazione del bilancio consuntivo 2019. I due rappresentanti del Comitato di gestione Fabrizio Giri (Comune) e Maria Rosaria Campitelli (Regione) non hanno votato il documento di bilancio proposto dal presidente **Pino Musolino**. Passato il termine del 30 giugno la legge sui porti scritta dal predecessore di De Micheli, Graziano Delrio, prevede espressamente che il ministro dichiari «decaduto» il presidente in carica e mandi un commissario. Sarà davvero così? Ieri **Musolino** si è presentato alla cerimonia del Mose. Ha parlato a lungo con la ministra, poi l' ha accompagnata in motoscafo al ritorno. «Ho un ruolo istituzionale», dice, «su quello che succederà non dico nulla. Dobbiamo attendere i risultati dell' inchiesta avviata dalla Direzione generale». **Musolino** si dice «sereno». E ricorda di avere inviato al ministero tutti i documenti richiesti. «Non sono state commesse irregolarità», ripete, «e il bilancio è a posto». Di tutt' altro avviso sono Giri e Campitelli, con i quali il presidente ha ormai ingaggiato una battaglia al calor bianco. Hanno prodotto documenti in cui definiscono illegittima la proroga di dieci anni della concessione del project financing. E così il finanziamento di 9 milioni di euro destinati sempre alla medesima società, la Venice Ro.Port.Mos del gruppo Mantovani, azionista del Consorzio Venezia Nuova e del Mose. Un braccio di ferro che dura da almeno due anni. Da quel 27 luglio del 2018, quando l' accordo venne firmato «a insaputa» dei consiglieri. Le polemiche corrono via mail. I consiglieri rendono pubblici verbali e lettere intercorse. E modifiche della concessione secondo loro «non legittime». **Musolino** si dice tranquillo. Difeso dal Pd e dalle opposizioni a Zaia e Brugnaro - che negano però un loro intervento diretto nella vicenda - e dai sindacati del Porto. «Senza il bilancio si mettono a rischio i finanziamenti e gli aiuti al Porto previsti nel decreto Rilancio», dicono. In realtà il governo aveva approvato il decreto due giorni prima, dunque i fondi non sarebbero a rischio. Polemiche e veleni. Sullo sfondo del rinnovo della presidenza dell' Autorità di d Sistema portuale, prevista per la primavera del 2021. «Nei prossimi giorni sapremo», dice **Musolino**. --A.V.





## Il porto delle nebbie e il ruolo della politica

DAVIDE SCALZOTTO

segue dalla prima pagina (...) gestionali e di rapporti, che chiamano in causa la politica. Il **Mose** è opera dello Stato, non della Regione nè del Comune - è bene chiarirlo - con la conseguenza che fin qui tutte le teste pensanti sono state nominate da Roma, dai commissari straordinari diventati ordinari per la loro lunga permanenza, al super commissario Elisabetta Spitz, nominata per stare al di sopra dei due commissari rimasti (Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola), ma che ancora non riesce a stagliarsi come figura in grado di dare lo sprint decisivo all'opera. Consorzio e **Mose** sono stati finora una cosa sola, anche nella gestione dei milioni e milioni erogati, che col contagocce sono andati all'opera e alle imprese, mentre a getto continuo hanno finanziato il Moloch del Consorzio. Col risultato che la nebbia o la foschia - il caigo lo chiamano in laguna - non si è diradata. Come nel caso, a proposito di soldi, della consulenza da 40mila euro affidata dal super commissario all'archistar Stefano Boeri per disegnare le barriere trasparenti che dovranno circondare la Basilica di San Marco per difenderla dall'acqua alta. O ancora, l'incertezza sulla data di entrata in funzione dell'opera: il premier Conte vorrebbe che il

**Mose** fosse operativo in autunno, per le prime acque alte, mentre il super commissario Spitz ieri dapprima ha detto che ci vorranno 18 mesi (come da cronoprogramma), salvo poi allinearsi col premier per dire che in caso di acque alte eccezionali «già dal prossimo autunno sarà possibile innalzare le paratoie del **Mose**, anche se l'opera non potrà dirsi completamente finita prima di 18 mesi». Lo stesso provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone è stata tranchant: «Sarà difficile e non scontato rispettare la scadenza del 31 dicembre 2021». Insomma, sui tempi non c'è chiarezza ed è uno dei nodi principali, attorno ai quali si sviluppano i rapporti tra Consorzio da una parte e le due donne di ferro del **Mose**, Spitz e Zincone. Rapporti complessi, poco chiari, che finiscono per rallentare la macchina, tra imprese in lite con il Cvn, fornitori di servizi bloccati, finanziamenti rallentati sebbene i soldi, dicono, ci siano tutti. I due commissari attualmente sono sotto istruttoria in prefettura a Roma (l'ente che li ha nominati) per la gestione dei conti e delle consulenze. Con loro Elisabetta Spitz sembra però stentare a far valere i suoi pieni poteri che le derivano dal decreto di nomina, come se esistesse una comfort zone intangibile nel Cvn. Per conoscere le cifre del bilancio e delle consulenze ha dovuto chiedere con una certa insistenza ai due commissari di esibire la carte, come se da super commissario non avesse avuto altro modo per vedere quei documenti. E pure i rapporti e le strategie tra i due commissari sono a corrente alternata. Tante teste, insomma, forse troppe. E forse se ne è reso conto anche lo stesso premier, per il quale far sollevare il **Mose** in autunno diventa quasi questione d'onore. In questo contesto, passa certamente in secondo piano una bagatella come quella dell'organizzazione della barca per la stampa nel giorno della grande prova generale, dove con la scusa del rischio Covid i posti erano limitati, ma dove per qualcuno sono stati limitati più che per altri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Avvenire

Venezia

Il nodo grandi opere

### Il Mose c'è, Venezia adesso spera

PAOLO VIANA

Primo test positivo (dopo i flop): sigillata per la prima volta la Laguna, ma non basterà per San Marco. Lo strappo di Conte con i contestatori: siamo all'ultimo miglio, è assurdo ora non lavorare insieme. Inviato a Venezia la vera notizia la batte l'Ansa nel pomeriggio, quando le tv hanno già lasciato il Lido e Conte è in visita a Pellestrina, per ricordare la terribile alluvione di novembre. «Il **Mose** funziona»: a dirlo non è una velina di Palazzo Chigi e neanche il consorzio Venezia Nuova, il concessionario commissariato dopo gli scandali e gli arresti. Ad attestare che le 78 paratoie del Modulo Sperimentale Elettromeccanico ieri mattina si sono sollevate regolarmente, sigillando per la prima volta dopo millenni la laguna, è il Centro maree di Venezia. I suoi strumenti, durante il test che ha impegnato l'intera catena di cassoni dislocati a chiusura delle bocche di porto di Lido, Chioggia e Malamocco, hanno misurato l'altezza del mare: +18 centimetri dentro, +50 oltre le barriere. Operazione riuscita, il **Mose** doma le acque anche a Venezia. Il test è stato realizzato in 90 minuti, ma quando l'opera sarà completata - mancano compressori, allacciamenti, software, e devono ancora essere erogati 200 milioni dei 5,49 miliardi stanziati in questi anni - ne basteranno 30 per difendere la città lagunare dalla marea, quando quest'ultima supererà i 110 centimetri. Molti meno del record dell'Acqua Granda, 194 centimetri di alta marea il 4 novembre del 1966, ma anche dei 187 dello scorso 12 novembre. L'opera è un unicum nella difesa idraulica, tuttavia non basterà a salvare Piazza San Marco, che si trova ad un livello più basso del resto di Venezia e per la quale sono previsti ulteriori interventi di difesa; inoltre, saranno necessarie manutenzioni per un centinaio di milioni all'anno e bisognerà coordinare l'azione dei moduli con le attività portuali. Abbastanza carne al fuoco per prevedere che la partita del **Mose** proseguirà ben dopo il 31 dicembre 2021, data di consegna dei lavori, e che il governo M5s-Pd non ha nessuna intenzione di delegare la 'cottura' agli attuali commissari, che risalgono al governo Renzi. Ieri, sia Conte che il ministro alle infrastrutture Paola De Micheli hanno annunciato un provvedimento legislativo che trasferirà le competenze del Consorzio Venezia Nuova e probabilmente del Provveditorato alle opere pubbliche (che ha ereditato quelle del Magistrato delle acque) e dell'Autorità portuale a un organismo collegiale. I dettagli sono ancora incerti, ma il clima di embrassons nous tra il sindaco Luigi Brugnaro e il premier fanno pensare che un qualche accordo sia stato raggiunto. Nessuna intesa, invece, ma piuttosto uno strappo bello e buono tra il presidente del Consiglio e i comitati civici che da anni si battono contro il **Mose** e che hanno sostenuto in passato l'ascesa dei Cinque Stelle. Oggi le distanze sono siderali, come potevano essere quelle tra Berlusconi e i No Tav. A dividerli, ancora una volta, le grandi opere. Per il presidente del Consiglio «mantenere gli impegni e restituire fiducia ai cittadini è la missione della politica» e lo si fa completando i progetti dei governi che si contestavano. Ieri mattina Conte ha varcato anche questo Rubicone chiedendo a chi sta protestando di concentrarsi «sull'obiettivo di completare il **Mose**» e, poiché «siamo all'ultimo miglio, sarebbe assurdo non lavorare tutti nella stessa direzione e auspicare che funzioni». Gli altri non l'hanno presa bene. La linea keynesiana si scontra infatti con chi considera il Dl Semplificazioni alla stregua di una nuova Legge Obiettivo. Ieri mattina, Conte ha replicato che la legalità resta una preoccupazione fondamentale, ma «l'Italia ha bisogno di correre». Dopo di lui, il ministro alle Infrastrutture ha





annunciato che le navi da crociera non spariranno dal bacino di San Marco e in dieci giorni sarà aperto il cantiere Av tra Verona e Vicenza.



## Avvenire

Venezia

---

Sale sulle ferite del movimento 'No Mose' che ieri ha inscenato una battaglia navale con le forze dell'ordine nel tentativo di disturbare la non-inaugurazione del Lido, peraltro senza fortuna. «C'era di tutto in acqua, dalle moto d'acqua della polizia, ai gommoni, motoscafi e navi della Guardia costiera. Abbiamo cercato di infrangere il blocco, ma non c'è stato nulla da fare» ha ammesso Tommaso Cacciari, leader degli antagonisti veneziani. Ancor più duro il fronte 'No Grandi Navi': «Il Mose non finirà mai e anche se riuscissero a completarlo sarebbe obsoleto tra pochi anni. È un bidone. E Conte non sa neanche tanto bene di cosa si tratta» ha dichiarato Stefano Micheletti, uno degli esponenti del movimento. Al di là della rappresentatività, invero modesta in città, la levata di scudi dei gruppi civici imbarazza il M5s. Tant'è vero che il ministro per i Rapporti con il Parlamento, Federico D'Incà, dopo aver assistito in silenzio all'intera cerimonia, si è sfogato su Facebook, sostenendo che «i lavori di realizzazione del Mose a Venezia sono stati uno dei più grandi scandali del nostro Paese». Il politico bellunese ha ricordato che il M5s ha sempre avversato l'opera e la corruzione che si è portata appresso e che ha provocato lo scandalo del 2014, con 35 arresti e il coinvolgimento dell'ex governatore, Giancarlo Galan, e dell'ex sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni. Quindi, ha puntualizzato che «non è un'opera risolutiva per l'acqua alta in Laguna» e comunque che «l'impegno come #M5S continuerà, vigileremo ed imposteremo politiche diverse sul piano ambientale, per evitare che, di nuovo, la cosa pubblica diventi terreno per far proliferare opacità, sprechi e corruzione». Ha sentito anche il bisogno di spiegare che aveva partecipato al test solo per vigilare e che continuerà «a verificare personalmente come procederà il completamento dei lavori». Insomma, un atteggiamento diametralmente opposto da quello di Conte, il quale invece ha concluso il suo intervento con un'ampia citazione del Nobel russo Iosif Brodskij, che fu il maggiore testimonial della gestione Mazzacurati del consorzio Venezia Nuova, quello decapitato dalla magistratura. Dopo quegli arresti, Renzi ne decise il commissariamento e deliberò anche lo scioglimento del secolare Magistrato alle Acque, che oggi il governatore del Veneto Luca Zaia chiede di ripristinare. L'amministrazione straordinaria ha concluso la sistemazione delle dighe a gennaio 2019 attuando una riprogrammazione dei lavori che prevede la conclusione dell'opera al 31 dicembre 2021, con costo finale fissato in 5.493 milioni di euro. Cronoprogramma che potrebbe essere anche anticipato da Conte che ha salutato tutti citando Hegel e chiedendo di risolvere la dialettica ventennale sul Mose usando un po' di aufebung. Che significa superamento. RIPRODUZIONE RISERVATA



## I FRONTI APERTI

### Dalle Grandi navi al turismo, la città resta in attesa di altre risposte

FRANCESCO DAL MAS

**Venezia** Non solo Mose. **Venezia** ha bisogno di completare le opere di difesa dall' Acqua grande sotto i 110 centimetri, quindi ha bisogno della legge speciale. Problemi che il premier Conte ha potuto constatare di persona nella visita all' isola di Pellestrina. E le proteste di ieri degli ambientalisti hanno riportato in campo l' altro grande problema della città lagunare, l' approdo delle grandi navi, con passaggio davanti a San Marco. Non meno pesante il problema dell' asporto dei fanghi. Infine il turismo, con gli alberghi ancora mezzi vuoti, a parte i troppi che sono chiusi. «I lavoratori della filiera turistica non ancora protetti come i portabagagli e gli stagionali: sono lavoratori al momento senza reddito e bisogna intervenire» ha raccomandato il sindaco Luigi Brugnaro direttamente al presidente del Consiglio. Grandi navi. «È dal 2017 che attendiamo una risposta alla nostra proposta di fermarle a **Porto** Marghera, alcune hanno già iniziato ad andare a Ravenna» è il grido d' allarme lanciato dal sindaco. Immediata la risposta di Paola De Micheli, ministro dei Trasporti. «Una settimana prima dell' esplosione dell' emergenza Covid avevamo

completato una riunione dove sostanzialmente avevamo finito una indagine sulle alternative per dare seguito al nostro impegno di portare fuori le grandi navi dalla città di **Venezia**. In questi giorni abbiamo ricominciato a lavorare a quelle ipotesi. A breve troverete approvate anche le linee guida che prevedono il rispetto delle norme di sicurezza sul Covid-19 e anche un paio di norme che consentono ad un numero limitato di navi da crociera di fare crociere punto su punto tra porti italiani». Porti. È in fibrillazione il **porto** di **Venezia**. Il bilancio non è passato. Rassicura De Micheli: «Abbiamo attivato presso la Direzione Porti del Ministero la verifica del bilancio dell' Autorità Portuale di **Venezia**, contiamo nel giro di qualche giorno di completare questa verifica e prenderemo le decisioni conseguenti». Legge speciale. Non basta il Mose, **Venezia** ha bisogno di alzare le rive, di sfangare i canali, di attivare servizi speciali. «Devono arrivare anche i soldi del finanziamento della legge speciale, 150 milioni che ci servono per fare fognature e per rifare l' impianto antincendio - è l' appello di Brugnaro -. Non c' entra col Mose, ma c' entra con il riprendere in mano le sorti della città che tutti dicono essere una città da difendere». Conte, di rimando: «L' impegno del governo su **Venezia** è massimo. Siamo arrivati a oltre 100 milioni per l' ultima acqua calda. Abbiamo lavorato per creare le premesse per fare arrivare finanziamenti Ue cospicui, stiamo lavorando al protocollo per il fango, dunque il dossier **Venezia** non si può dire che trovi il governo distratto». Per rendersi conto di come avanzano le opere dopo l' acqua alta disastrosa del novembre scorso, Conte ha voluto visitare di nuovo la casa devastata nell' isola in quella circostanza. Ha salutato il nuovo nato, Denis, che ha un mese di vita. Si è informato se i lavori di ripristino delle abitazioni devastate dalla marea fossero stati compiuti. Intanto, «il protocollo fanghi è pronto e nel dl semplificazioni c' è una norma sul profilo attuale e futuro della gestione» del Mose, ha detto il ministro De Micheli. Alta Velocità. **Venezia** vuol dire anche Alta Velocità ferroviaria, per Milano, da una parte, per Trieste dall' altra. «Apro il cantiere adesso, nel giro di 10 giorni - annuncia De Micheli a proposito





## Avvenire

Venezia

---

del tratto Verona- Vicenza -. Manca la firma di un mio collega ministro e poi posso venire ad aprire il cantiere, l' ho promesso prima a Zaia. Prima della pausa di Ferragosto apriamo il cantiere». RIPRODUZIONE RISERVATA



## Venezia divisa e protetta dal mare Conte: «Promesse mantenute»

*Il premier Conte in laguna per il grande test: «Il Mose non è finito ma si potrà alzare per le emergenze»*

Alberto Zorzi

VENEZIA «In questo momento la laguna è isolata dal mare. Il test è riuscito», grida nel microfono con un po' di emozione l'ingegner Valerio Volpe, dirigente del Provveditorato alle opere pubbliche. L'ultima paratoia della schiera di Malamocco - l'ultima a chiudersi - esce dall'acqua alle 12.25 e suona la sirena. E' in quel momento che, per la prima volta, il **Mose** isola la laguna di Venezia dal mare. Lo farà per circa un'ora, creando un dislivello tra mare e laguna di circa 30 centimetri, anche se l'acqua è piatta come una tavola e di vento ce n'è poco: ma tanto basta perché la marea entrante trovi di fronte a sé la barriera gialla di 78 dighe mobili, lunghe complessivamente più di un chilometro e mezzo nelle quattro schiere. A dare il via al sollevamento, premendo il pulsante rosso della prima paratoia alle 10.48 su invito del presidente del Consiglio Giuseppe Conte, era stato il commissario del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola: «è emozionato?», gli chiede il premier, sbarcato all'isola artificiale del Lido, sede di una delle control room, con tre ministri - Paola De Micheli (Infrastrutture), Luciana Lamorgese (Interni) e il bellunese Federico D'Incà (Rapporti con il Parlamento) - per vedere l'«esordio» del **Mose**. Non era mancata la benedizione della paratoie («ce n'è bisogno», ironizza qualcuno) da parte del parroco di Treporti don Alessandro Panzanato. «Non è un'inaugurazione - precisa Conte - Siamo qui per un test, non per una passerella. Il governo vuole verificare l'andamento dei lavori». Il premier era stato a Venezia all'indomani dell'«acqua grande» del 12 novembre e il governo aveva promesso un'accelerazione nei lavori. «Abbiamo verificato con mano i danni, la paura, l'angoscia e la devastazione - prosegue - e abbiamo promesso che per il prossimo autunno-inverno ci sarebbe stato uno strumento di salvaguardia. Abbiamo anticipato i tempi». «Ci siamo presi degli impegni e li abbiamo rispettati», aggiunge De Micheli. Il premier ricorda che l'impegno del governo su Venezia è stato massimo, con oltre 100 milioni di risarcimenti per i danni dell'acqua alta e il pressing per altri fondi dall'Ue. «Ci sarà tutto il tempo per fare test in condizioni avverse - riprende Conte - Capisco le proteste, so che è un'opera contestata, ma siamo all'ultimo miglio e sarebbe assurdo non auspicare che funzioni». E lo dice mentre a poche centinaia di metri i No **Mose** cercano di forzare il cordone delle forze dell'ordine e avvicinarsi alle dighe. Tocca al supercommissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, nominata a dicembre, poche settimane dopo il picco a 187 centimetri, spiegare a che punto siamo. «Il **Mose** non è finito, ci sono ancora 18 mesi di test e il collaudo - spiega - poi ci vorranno anni per ottimizzare i processi gestionali». Il progettista Alberto Scotti spiega che se oggi alle paratoie serve un'ora e mezza per alzarsi, da progetto ci metteranno appena mezz'ora. E andranno risolti anche altri problemi: la sabbia che si incunea sotto 5-6 paratoie dal lato di Punta Sabbioni e che anche ieri non ha permesso il rientro nei cassoni, lasciandole sollevate per circa un metro, ma anche lo scrostamento della vernice per quelle che sono sott'acqua da ormai 7 anni e i primi segni di ruggine e corrosione su alcuni elementi. Il cronoprogramma prevede la consegna a fine 2021, ma a novembre si è deciso che la città non sarebbe più andata «a mollo» e c'è stata questa accelerazione per le chiusure «in emergenza». «In caso di maree alte o altissime si potrà proteggere Venezia», assicura Spitz. E' servito dare una spinta ai cablaggi degli impianti e gli operai del Cvn hanno lavorato a spron battuto negli ultimi mesi, sotto la guida di





## Corriere del Veneto

Venezia

---

E prima di sollevare tutte le barriere insieme ieri mattina, in questi anni sono stati eseguiti un' ottantina di test. «La tecnologia e il sapere hanno fatto sintesi con la creatività per arrivare alla miglior conservazione di questo luogo meraviglioso», dice il provveditore Cinzia Zincone citando la dialettica hegeliana. «E' un' opera grandissima, anche se per le lungaggini e gli scandali non è un esempio da copiare - aggiunge il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro - le bocche di porto sono troppo grandi per fare come in Olanda, con il senno di poi sono tutti bravi». «Speriamo che funzioni», auspica il governatore del Veneto Luca Zaia, che ne ricorda la lunga storia dopo l' alluvione del 1966. «Ci lavoro da 33 anni», aveva detto Scotti, attirandosi la battuta di Conte: «Era all' ultimo anno di Ingegneria?». «Il Mose non è un' opera risolutiva per l' acqua alta ma ci permetterà di prendere tempo e contrastare il cambiamento climatico», sottolinea D' Incà.



## Dislivello di 30 centimetri ma paratoie ancora lente «Dai 90 minuti attuali passeremo a mezz' ora» Resta il problema sabbia

Oltre trenta centimetri di differenza tra il livello del mare e quello della laguna. Con la marea entrante, la chiusura del **Mose** - seppur per solo un' ora - ha comunque creato quel dislivello che in futuro farà la differenza tra una Venezia allagata e una all' asciutto. Il Centro maree ha rilevato nel dettaglio l' evoluzione delle quote, che alle 8.40 avevano toccato il picco minimo 11 centimetri sotto il livello del medio mare. A mezzogiorno, con le dighe in fase di chiusura, c' erano 35 centimetri in mare e 21 in laguna (a punta della Salute), mentre quando il sollevamento è stato completato si è arrivati a un picco di 51 centimetri fuori e 16 dentro, con un delta di 35 centimetri. «Il sistema non ha avuto alcun problema - sottolinea il responsabile dei sollevamenti, l' ingegner Davide Sernaglia - Sarà importante arrivare a fare dei test con soglie superiori ai 50 centimetri». Il vento invece, assicura, non dovrebbe dare problemi e così dice anche l' ingegner Alberto Scotti, progettista del **Mose**. «Il sollevamento è indipendente dal meteo e dal moto ondoso», spiega. Ieri le operazioni sono iniziate alle 10.48: le due schiere di Lido e quella di Chioggia si sono chiuse alle 12.15, mentre per Malamocco sono serviti 10 minuti in più. «Le paratoie lì sono più grandi - spiega Sernaglia - ci mettono un po' di più a uscire, ma poi raggiungono subito l' angolo di lavoro». Che ieri è stato fissato tra i 38 e i 40 gradi. L' abbattimento è invece iniziato verso le 13.30 ed è durato una quarantina di minuti. Tempi più lunghi rispetto a quelli di progetto, che dovrebbero essere rispettivamente di 30 e 15 minuti. «Stiamo ancora calibrando un migliaio di strumenti che misurano l' ingresso dell' aria e che sono arrivati dal fornitore con settaggi inferiori a quelli che ci servono», dice Scotti. I progettisti stanno inoltre lavorando alla soluzione del problema della sabbia che anche ieri ha bloccato il rientro di 5-6 paratoie (dalla penultima a ritroso) dal lato di Punta Sabbioni. Il previsto mezzo aspirante costava oltre 30 milioni di euro, ora si sta ipotizzando una macchina più agile, con una testa aspirante che sarà testata entro settembre. Al test di ieri hanno lavorato circa 90 tecnici di Cvn e Comar: 40 al Lido e 25 in ciascuna delle altre due bocche. Una trentina in più di quelli che dovrebbero essere a regime, anche perché si era pronti a tutto, anche a un blackout. Proprio martedì era stato fatto il test di sollevamento con il generatore di emergenza, che aveva funzionato. (a. zo. )



## Authority e direttore per la gestione

F. B. - A. Zo.

VENEZIA A gestire il Mose sarà una struttura con Comune, Città metropolitana, Regione, Autorità portuale e Capitaneria di **Porto**, oltre ai ministeri competenti e al Magistrato alle Acque, che verrà ricostituito. A farla nascere sarà il decreto legge «Semplificazioni», mentre un successivo Dpcm dovrebbe stabilire un direttore che avrà il compito di premere il «pulsante rosso». Nel giorno in cui si sono alzate tutte le paratoie del Mose, il governo ha svelato i propri piani sulla governance dell' opera, tema sospeso da anni: sarà questione di qualche settimana, il tempo di convertire il decreto. Avevano ipotizzato di chiamarla «Agenzia per Venezia» (ma pare che il nome non piaccia più) e ci saranno tutte le autorità competenti, dagli enti locali ai ministeri, a prendere le decisioni non solo sulle dighe mobili, ma anche sull' intera laguna. L' intenzione è quella di creare una «struttura articolata e composita», per usare le parole del presidente del Consiglio Giuseppe Conte, che «presiederà alla manutenzione, al funzionamento concreto e anche ovviamente all' approvvigionamento finanziario del sistema». Le cifre in ballo sono enormi: si parla di 80-100 milioni di euro l' anno, sebbene il supercommissario Elisabetta Spitz avesse detto qualche mese fa che si stava lavorando per ridurli. «E' un' opera che richiede una manutenzione impegnativa - ha ammesso Conte - il finanziamento dovrà essere costante». «Vanno garantite la manutenzione e la tutela dell' ambiente», ha aggiunto Pier Paolo Baretta, sottosegretario all' Economia. A sollevare per primo il tema era stato il governatore Luca Zaia, che si era spinto in un inatteso endorsement nei confronti del sindaco Luigi Brugnaro, che da anni chiede l' unificazione di poteri e competenze sulla laguna. «Se il premier vuole fare un dono al Venezia ripristini il Magistrato alle Acque, che esisteva dal 1500 e che Matteo Renzi, qualche giorno dopo il ciclone giudiziario del 2014, ha tolto - aveva detto - e dia la gestione al Comune: se c' è acqua alta, la gestione deve essere del sindaco», Ma non sarà quello l' organismo che deciderà come e quando alzare il Mose. La parola d' ordine è collegialità. «Con il Magistrato tutta la responsabilità sarebbe stata affidata a una singola persona», ha sottolineato Conte. Per il fatidico «pulsante rosso» si sta facendo strada l' ipotesi di nominare un direttore su proposta del ministero delle Infrastrutture. «Venezia ha bisogno di un nuovo organismo di governo del Mose e della laguna, perché il test ha funzionato ma la salvaguardia non riguarda solo le dighe - sottolinea il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella - E' chiaro che con questa prospettiva si va inevitabilmente verso la liquidazione del Consorzio Venezia Nuova». A tracciare il futuro è stata De Micheli, dopo aver subito disinnescato una polemica sull' assenza dei commissari del Cvn al tavolo dei relatori. «Hanno parlato le istituzioni», ha detto, ricordando che Francesco Ossola c' era e ha azionato le dighe (Giuseppe Fiengo invece aveva un impegno personale che lo ha tenuto a Roma). «Il Consorzio Venezia Nuova rimarrà commissariato finché non entrerà in vigore la norma - ha aggiunto De Micheli - Poi la legge determinerà le modalità di trasferimento sia dell' oggetto della concessione, che anche di tutto l' assetto del Cvn alla nuova struttura». Il problema è che tra Cvn e le partecipate Thetis (impresa di ingegneria) e Comar (il ramo, anch' esso commissariato, che ha gestito in questi anni le poche gare d' appalto del Mose obbligate dall' Ue) ci sono circa 250 dipendenti, che passerebbero direttamente dal settore privato a quello pubblico senza concorso. La concessione scadrebbe comunque il 31 dicembre 2021, data di







## Corriere del Veneto

Venezia

---

Conte ha anche assicurato che saranno garantiti i soldi anche per gli ultimi cantieri. «Con un ulteriore sforzo finanziario l'opera sarà finita - ha detto - così fa una politica responsabile».

## Il test a Venezia

### Il Mose in funzione Laguna chiusa

*Sollevate assieme tutte le 78 barriere davanti al premier e a tre ministri Dislivello di 30 centimetri rispetto al mare*

Francesco Bottazzo

Venezia I novanta minuti più lunghi vengono interrotti dalla sirena. Una barriera gialla di un chilometro e mezzo divide per la prima volta il mare dalla laguna creando un dislivello di 30 centimetri. Il **Mose** funziona, alle 12.25 di ieri mattina tutte e 78 le paratoie delle tre bocche di porto si sono alzate, una dopo l'altra: «Venezia da questo autunno potrà essere salvata dall'acqua alta», dice il presidente del Consiglio Giuseppe Conte che ha ancora negli occhi le immagini del 12 novembre dell'anno scorso, quando la città fu spazzata via dalla seconda marea di sempre, 187 centimetri sul livello del medio mare: solo sette in meno del 1966, quando palazzo Ducale fu invaso da un metro e mezzo d'acqua. Fu allora che cominciò il dibattito che di lì a qualche anno portò a pensare a un sistema che potesse fermare la furia del mare in laguna. Quarant'anni dopo il primo progetto (oltre cinque miliardi e mezzo di spesa e un'inchiesta giudiziaria su tangenti e prezzi gonfiati che ha portato al commissariamento del Consorzio Venezia Nuova, il concessionario unico dell'opera), la risposta è arrivata, anche se i lavori non sono ancora finiti. «Servono ancora 18 mesi di cantieri e test, bisognerà avviare il collaudo tecnico

funzionale e poi alcuni anni di rodaggio per l'avviamento, per la progressiva ottimizzazione con procedure trasparenti e un controllo rigoroso dei costi», sottolinea il commissario straordinario dell'opera Elisabetta Spitz. Ieri era la prima prova che ha messo insieme le tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia (in precedenza erano state fatte singolarmente), un test importante «ma non un'inaugurazione», si sono affrettati un po' tutti a precisare, nonostante a Venezia - sull'isola artificiale dove la control room gestisce l'intero sistema - ci fosse una buona fetta di governo: il presidente, tre ministri (De Micheli Infrastrutture, Lamorgese Interno, D'Incà Rapporti con il Parlamento) e tre sottosegretari (i veneti Martella, Baretta e Variati). «Siamo qui per un test importante, non per una passerella, ma abbiamo mantenuto le promesse fatte dopo l'acqua granda di novembre», la precisazione del premier poco prima di andare a Pellestrina, il lembo di terra tra mare e laguna più colpito dall'alluvione con una marea arrivata a due metri. Ci era stato nei giorni dell'emergenza, vedendo case sott'acqua, mobili fradici, gente disperata; ci ritorna «per vedere se i schei (quelli dati al sindaco/commissario, ndr), come li chiamate voi, sono stati spesi bene». Adesso si apre la fase 2: «Credo che sia importante che si arrivi ad una conclusione certa e ci si prepari alla gestione dell'opera», dice il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. Perché per la manutenzione sono stati stimati costi tra gli 80 e 100 milioni all'anno, e non è stato ancora individuato chi ha la responsabilità di premere il «pulsante rosso» che aziona le dighe (il governo vuole creare una struttura da inserire già nella conversione del Decreto Semplificazioni con ministeri, enti locali, Autorità portuale e Capitaneria di Porto). Ma proteste e polemiche non si sono fermate: davanti a piazza San Marco prima, e nello specchio d'acqua antistante le barriere poi, i «No **Mose**», con una decina di barche, hanno ribadito la loro contrarietà all'opera.



Su le paratoie

## Si alza il Mose (e pure i dubbi) "Ora speriamo che funzioni"

Giuseppe Pietrobelli

C'è il rischio che il **Mose** finisca come le concessioni autostradali, con lo Stato che se lo vuole riprendere, ma deve pagare milionate di indennità alle imprese private, che in questo caso si macchiarono dello scandalo delle tangenti? L'interrogativo serpeggia sull'Isola Nuovissima, al Lido di Venezia, dove è andato in scena il test di sollevamento contemporaneo di tutte le 78 paratoie dell'opera idraulica che dovrebbe salvare Venezia dall'acqua alta. Manca almeno un anno e mezzo al collaudo definitivo, dicembre 2021, il **Mose** è ancora da completare, eppure si disegna già il suo futuro. È costato 5 miliardi e mezzo ufficiali, 6 miliardi con le opere complementari. Ma costerà un centinaio di milioni all'anno per la gestione e manutenzione, quella torta a cui guardava Giovanni Mazzacurati, il gran ciambellano delle tangenti, assieme ai suoi complici, se non fosse stato bloccato dalla magistratura. È per questo che il premier Giuseppe Conte, prima fa un auspicio, poi un annuncio operativo. "Qui fuori ci sono movimenti di protesta e la mia sicurezza era preoccupata. So che il **Mose** è stato accompagnato da critiche, dibattiti, da gravi episodi di corruzione e malaffare assolutamente deprecabili. Noi non dobbiamo dimenticare nulla, ma io dico a chi sta protestando: dobbiamo augurarci tutti che funzioni". La piccola prova, cominciata alle 10.48 e terminata alle 12.25, ha retto: le paratoie sono uscite dall'acqua e sono rientrate, anche se probabilmente alcune, a Treporti, sono rimaste un po' sollevate (ma sott'acqua) a causa delle sabbie e dei sedimenti, come era accaduto una decina di giorni fa. E anche il responso del Centro Maree è positivo, avendo rilevato, in una situazione di calma, uno scarto di 30 centimetri tra il livello della laguna e quello del mare. Ma in quel congiuntivo - "che funzioni" - usato dal presidente del consiglio c'è tutta l'ansia per l'utilità della più colossale incompiuta italiana. "Mancava l'ultimo miglio e responsabilmente abbiamo deciso di percorrerlo" ha detto. E il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli: "Abbiamo rimesso in moto il **Mose** e le risorse ci sono". Segue un annuncio che apre qualche interrogativo. "Sarà costituita una struttura collegiale per la gestione del **Mose**, con tutti i soggetti che ne hanno titolo. E questo avverrà in tempi molto rapidi", ha detto Conte, facendo capire che potrebbe esservi un'appendice del Decreto Semplificazione. Il ministro De Micheli ha chiarito che sta per nascere un'autorità pubblica che farà tramontare il Consorzio Venezia Nuova. "La struttura farà terminare e funzionare il **Mose** e si occuperà di tutto il sistema della Laguna. Sarà pubblica, non più di privati". Con che procedura, visto che esiste una concessione ai gruppi Mantovani, Condotte e Grandi Lavori Fincosit, già coinvolte nello scandalo delle tangenti ed ora tutte in procedure concorsuali? "Sarà creata una norma che prevederà il trasferimento della concessione allo Stato, con le compensazioni". Compensazioni significa soldi, come per Autostrade. Vuoi vedere che si rischia di liquidare con denaro dei contribuenti chi ha già mangiato nella greppia? "Il rischio non c'è, a patto che la concessione arrivi alla sua scadenza naturale di fine 2021 e che le cose siano fatte per bene - replica Giuseppe Fiengo, uno degli amministratori straordinari insediati nel 2015 per iniziativa dell'Autorità Anticorruzione -. Assieme al presidente Anac, Raffaele Cantone, nel 2017 abbiamo predisposto il Sesto Atto Aggiuntivo che dovrebbe mettere lo Stato al riparo da sorprese, per evitare la beffa, dopo il danno". Era il documento che toglieva l'esclusiva dei lavori del **Mose**







## Il Fatto Quotidiano

Venezia

---

alle società azioniste del Consorzio. Ma è anche l'atto che Mantovani, Condotte e Fincosit non hanno accettato citando gli amministratori per danni e chiedendo l'iperbolica cifra di 194 milioni di euro. La Quarta Convenzione del 1991 fissava le penali in caso di revoca della concessione che arrivavano, oltre al pagamento dei lavori eseguiti e dei materiali acquistati, anche al calcolo di un decimo dei lavori mancanti. Questo dà il conto di quanto ricca sia la posta in gioco.

quotidiano

## Cari attivisti No Mose, è tempo di aprire le dighe dei vostri cervelli e di fare uscire una soluzione per salvare Venezia

Certo, se oggi vedessimo delle persone in fuga dai barbari che si rifugiano nelle paludi e cominciano a costruire i loro edifici su terreni sabbiosi, a due passi dal mare, gli diremmo: ma che siete impazziti? Qua crolla tutto: il legno è legno, mica metallo o cemento. E quelli invece niente, anzi, insistono. Piantano paletti di legno, uno accanto all'altro, e su questi costruiscono piattaforme, sempre di legno, e sulle piattaforme tirano su edifici. E noi ancora: ma quando costa 'sto legno, tempo due giorni si consuma. Tuttavia, alla fine, poco da dire, l'insieme è fantastico. E poi 'sto legno resiste, vallo a sapere che in mancanza d'ossigeno alcuni microorganismi e batteri non vivono. Vallo a sapere, poi, che l'acqua salata pietrifica il legno, lo indurisce, altro che metallo o cemento. Insomma, a quel tempo, eventuali contestatori avrebbero detto No Venezia: striscioni, campagne, titoloni. Comunque, magari, chissà, potremmo anche essere d'accordo sul principio: Venezia non andava costruita. Però che vuoi fare? La nostra specie come si muove fa guai, e infatti il danno ormai è fatto, la città esiste, ed è unica al mondo. Tuttavia, proprio per la sua speciale orografia ogni tanto si allaga. Bel casino? O assumiamo una posizione orientale, del tipo, non affezioniamoci alle cose, teniamo a mente il concetto di impermanenza, Venezia, prima o poi, deve morire sepolta dalle acque, insomma o è così oppure c'è il **Mose**. Altrimenti uno può ricominciare: che siete pazzi, mettete delle paratoie invisibili? Che giacciono sui fondali, piene d'acqua? E che succede poi? Quando arriva un'alta marea le svuotate con l'immissione di aria compressa, così si sollevano e creano una barriera tra mare e laguna? Ma che siete pazzi? Ecco, a volte (per fortuna non sempre) si tratta di una scelta binaria, **Mose** sì **Mose** no. La scelta si pone finché qualcuno non trova un'altra soluzione, più efficiente e meno costosa. Verrebbe da dire a tutti: aprite le dighe dei vostri cervelli e facciamo uscire la soluzione. Ma siccome l'alta marea avanza, anche sotto stress, abbiamo pensato al **Mose**. Opere siffatte sono comunque il risultato dell'ingegno umano, anche questo una caratteristica della nostra specie: prima facciamo guai poi cerchiamo soluzioni. Se considerate il percorso dell'umanità, vedrete che la suddetta dinamica è una variabile indipendente. La costruzione del **Mose** richiede impegno, ingegno, applicazione e capacità di risolvere i problemi. E soldi naturalmente; non è facile costruire una diga sul mare e separare le acque, ai bei vecchi tempi serviva un miracolo. Se non fosse per la corruzione, per la lievitazione dei prezzi, le lungaggini, direi che sono soldi ben spesi. Venezia lo merita, così come sono meritevoli di rispetto i pazzi che hanno realizzato sia Venezia sia il **Mose**: in questo caso, infatti, a grande opera si risponde con altra grande opera. Se diciamo di sì al **Mose**, nulla esclude la nostra concentrazione su alcuni significativi dettagli: come evitare la corruzione, come tenere i costi nei limiti del bilancio, dunque, in sostanza, il problema principale, come amministrare bene. Anche questi dettagli sono una variabile indipendente, i soldi vanno spesi bene, sempre. Infatti, è un errore legare le grandi opere alla corruzione e le piccole opere alla trasparenza: si imbroglia in entrambi i campi. Tutto sta a capire come scoraggiare la corruzione. Appliciamoci, diamoci da fare per costruire un monumento (legislativo) contro gli abusi, una grande opera per la trasparenza amministrativa: così ci possiamo godere i futuri **Mose**, piccoli o grandi che siano. Ne abbiamo bisogno.







## Mose ok, Venezia isolata dal mare Conte: pronto in casi d'emergenza

*«Tutte le 78 paratoie si alzano dopo più di 90 minuti, ma ora resta da superare il "vero" test dell'alta marea. Il premier: «Siamo all'ultimo miglio, l'opera va completata» Il commissario Spitz: «Già in autunno possibile attivarlo»*

ALDA VANZAN

IL REPORTAGE VENEZIA Funziona? Non c'è un sì o un no, la risposta esatta è: dipende. Dipenderà dalle condizioni meteorologiche, se tornerà a presentarsi l'onda di sessa, se lo scirocco spirerà con forza verso la terra, se il cielo aprirà le cataratte, se la marea raggiungerà il metro e 87 come la sera del 12 novembre 2019. Epperò c'è una certezza: le 78 paratoie nelle tre bocche di **porto** di Lido-San Nicolò, Malamocco-Alberoni, Chioggia, funzionano. E anche se l'intero sistema di dighe dovrà essere completato e collaudato entro il 31 dicembre 2021, l'impegno del premier Giuseppe Conte è di utilizzarlo anche prima: «Il Mose va completato e dobbiamo fare in modo, perché non abbiamo altri strumenti, che il prossimo autunno-inverno ci sia uno strumento di salvaguardia». Il commissario straordinario del Mose, Elisabetta Spitz, precisa: «Ci vogliono altri 18 mesi di lavori e test», ma in caso di acque alte eccezionali «già dal prossimo autunno sarà possibile innalzare le paratoie». Intanto ieri le dighe si sono alzate, non tutte contemporaneamente perché dal momento in cui il professor Giovanni Ossola, commissario tecnico del Mose, ha premuto un tasto sul computer, c'è voluta più di un'ora e mezza perché tutti i 78 cassoni gialli emergessero dalle acque e formassero enormi, lunghe dighe capaci di separare la laguna dal mare. Non era mai successo prima. Data e orario sono da segnare, qualunque cosa un giorno possa succedere: venerdì 9 luglio 2020, ore 12.25, Venezia è un'isola isolata, la laguna non riceve più una goccia di acqua dal mare, tra il golfo di Venezia che sta nell'Adriatico e la laguna ci sono quattro dighe artificiali: due al Lido (sarebbe una, ma in mezzo c'è un'isola finta), una a Malamocco, una a Chioggia. Si potrà dire che il Mose funzionerà quando ci sarà davvero l'alta marea e non il mare piatto di questa calda giornata di luglio, con il sole che brucia le fronti degli illustri invitati. Il presidente del Consiglio dei ministri Conte è già stato informato: qualche chilometro più in là, nel bacino di San Marco, ci sono sei barchini di giovanotti dei comitati No Mose, quelli che da tempo immemore protestano contro un'opera che viene considerata vecchia, datata, troppo costosa da manutere, pietra di uno scandalo di tangenti che difficilmente Venezia riuscirà a cancellare. Eppure, quanto tempo è passato: era il 3 novembre 1988 quando in bacino di San Marco venne inaugurato l'enorme cassone metallico subacqueo, il prototipo in scala reale del Modulo Sperimentale Elettromeccanico e per anni si pensò che il Mose fosse quel catafalco giallo, uno scheletro di tubi ferro bulloni. Si era in piena Prima Repubblica, il doge a Venezia allora era il socialista Gianni De Michelis. Trentadue anni dopo, senza nessun entusiasmo, il Mose entra in azione, i cassoni si alzano, le dighe ci sono. Funzionerà con l'acqua granda? Giuseppe Conte dice quello che ormai i più pensano: si sono già spesi 5 miliardi e mezzo di euro, «siamo all'ultimo miglio», non c'è alternativa: «Il Mose va completato» e benché sia un'opera che «ha attirato moltissime critiche, è stata rallentata nella sua esecuzione ed è stata oggetto di chiari episodi di corruzione e malaffare che ne hanno compromesso il completamento», va finita. «Non dobbiamo dimenticare nulla: è la storia», dice il premier. Che però aggiunge: «Sarebbe un assurdo non lavorare e non auspicare tutti che questo test funzioni». LA FREDDEZZA A vedere il test è più di un centinaio di persone e per la maggior parte sono giornalisti. Nell'isola artificiale del Lido vengono montate due tensostrutture: una, mimetica dell'Esercito, dove



vengono rinchiusi i cronisti; l' altra, bianca immacolata, a distanza di qualche centinaio di metri,





## Il Gazzettino

Venezia

---

dove siederanno e parleranno le autorità e i protagonisti dell' evento. Nell' ordine: il commissario straordinario per il Mose Elisabetta Spitz, il provveditore regionale per le opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, il governatore del Veneto Luca Zaia, il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli, il premier Giuseppe Conte. E fa una certa impressione vedere in prima fila, accanto ai sottosegretari dem Andrea Martella, Pier Paolo Baretta, Achille Variati e all' inquilino del Viminale Luciana Lamorgese, il ministro di quel M5s che, non troppo tempo fa prometteva: Se vinciamo, stop a Mose, Tav e Ponte sullo Stretto, mentre il titolare del dicastero per i Rapporti con il Parlamento Federico D' Incà posta su Facebook un condensato di equilibrismo: «I lavori di realizzazione del #Mose a Venezia sono stati uno dei più grandi scandali del nostro Paese. Ma è stato grazie all' attività di denuncia e alla tenacia del MoVimento 5 Stelle se questa vicenda è finita nei tribunali (...) Continuerò a verificare personalmente come procederà il completamento dei lavori del Mose fino alla sua definitiva messa in funzione». Curioso che tra i tanti intervenuti alla prova generale del Mose l' unico dichiaratamente favorevole all' opera di ingegneria sia il sindaco Brugnaro che però, schietto come al solito, al Governo non risparmia ringraziamenti ma nemmeno rimbrotti, ricordando la partita aperta delle grandi navi e lanciando perfino una «supplica» al ministro De Micheli: «Con il Covid avete escluso dai codici Ateco i portabagagli, guardate che sono a reddito zero, e intanto le navi hanno cominciato ad andare a Ravenna». E se gli altri relatori avevano sfiorato nei loro brevi interventi lo scandalo del Mose, è il governatore Zaia a ricordare i numeri e le date di questa «via Crucis»: «Oggi in Veneto la parola Mose evoca l' inchiesta giudiziaria del 4 giugno 2014, 135 provvedimenti, 35 arresti». LA BENEDIZIONE Insomma, non sarà «una passerella» questo evento al Lido, come dice Conte, ma queste barriere magari serviranno a non utilizzare le «passerelle» per difendersi dall' alta marea. Alle 10.48 si inizia, suona la sirena, don Alessandro impartisce la benedizione ai quattro punti cardinali, affida la città, la sua acqua, la sua terra, i suoi abitanti, i suoi monumenti al patrono san Marco e alla Madonna Nicopeia. Intanto i cassoni cominciano a muoversi. Uno, due, tre, fino al numero 78. Tutti su, il test ha funzionato. La certificazione arriva dal Centro maree di Venezia: lo scarto tra laguna e mare è di oltre 30 centimetri. Basterà per difendersi dall' aqua granda? © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' intervista L' ing. Alberto Scotti

## Il padre del Modulo: «Ho visto passare davanti 33 anni di vita»

NICOLA MUNARO

Alberto Scotti è il padre del Modulo Sperimentale Elettromeccanico, il **Mose**, l'opera ingegneristica sollevata ieri per la prima volta e destinata a salvare Venezia dall'acqua alta. Settantatré anni, ingegnere marittimo milanese, Scotti dall'87 al 2009 è stato anche direttore del progetto. Ieri era a Venezia. **Cos'ha provato a vedere tutte le 78 paratoie sollevate in contemporanea?** «Pensavo di essere freddo a sufficienza ma vedendole davanti mi sono passati di colpo 33 anni di fatica, impegni, notti insonni che hanno accompagnato questo lavoro. Fa una certa impressione». **Ingegnere, funzionerà?** «Certo che funzionerà, con tutte le volte che lo abbiamo alzato, abbiamo capito quali sono le particolarità dell'opera. Si tratta di mettere a misura i tempi di sollevamento e abbassamento ancora troppo lunghi. Ma è la differenza che manca tra l'oggi e il 2021». **A pieno regime, quanto ci vorrà a sollevarle?** «Mezz'ora. Oggi (ieri, ndr) si è alzato in un'ora e mezza. Lo steso vale per la discesa. Bisogna imparare a usarlo, è un impianto complicato, mancano dei completamenti e dei collaudi». **Sarà pronto nel 2021?** «È un impegno che abbiamo preso ed è un tempo adeguato. I programmi sono questi e stiamo lavorando come da programma». **Si parla di poterlo alzare già in autunno: è possibile?** «Sì, vogliamo essere pronti a partire da ottobre a evitare catastrofi come l'anno scorso. C'è una procedura per affrontare casi del genere prima della fine dell'impianto, inizieremo a discutere settimana prossima di un piano da attuare pur senza completamento. È un impegno perché dovremo coinvolgere altri enti e serve un'intesa tra le parti simile a quella che ci sarà quando il **Mose** sarà a regime». **Come funzionerà questo piano straordinario?** «Verranno alzate tutte assieme, non ha senso altrimenti. Il 12 novembre è stato un evento particolare ma a posteriori abbiamo applicato dei modelli che ci hanno detto che con il **Mose** in funzione saremmo stati in grado di proteggere Venezia. Avremmo avuto 110 centimetri a punta della Salute: la quota target del progetto». **Cosa manca per consegnare l'opera?** «La formazione del personale, poi il passaggio da un funzionamento semi-automatico come ora, a uno automatico. Mancano tutti i collaudi e gli impianti ausiliari». **Quante volte si alzerà?**



## Il Gazzettino

Venezia

---

«Mediamente sei volte all' anno poi dipende dall' annata». **Un' opera ingegneristica che porta con sé proteste.**

**Lei cosa replica?** «In giro per il mondo è un' opera considerata molto innovativa perché progettata avendo in mente ambiente e difesa dall' allagamento. È un' opera che quando non è in funzione non si vede: non c' è e non cambia nulla. Quando è in funzione abbiamo verificato che anche in chiusure prolungate la laguna si riequilibra da sola nell' arco di due cicli di marea. È un argomento che si presta alle critiche ma nella sostanza l' impatto è nullo». Ieri c' è stato un ritardo nel sollevamento a Malamocco, che è successo? «Nulla, un malinteso sull' ora di partenza dell' operazione». E la sabbia nelle paratoie di Treporti? «È un problema previsto: esiste un sistema per rimuoverla dai cassoni ma la macchina non è pronta. Una prima versione sperimentale dovrebbe essere in funzione a settembre. Finché non c' è, è dura togliere la sabbia, ma le paratoie sono rimaste sollevate di due gradi: impatto mediatico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Zaia: «Gestione al Comune, torni il Magistrato alle acque»

*‘Sarà una struttura che rappresenterà tutti gli enti a mantenere in funzione l'opera’ Martella: «Con la nuova governance stop al Consorzio Venezia Nuova»*

ALDA VANZAN

LO SCHEMA **VENEZIA** Struttura. Giuseppe Conte la chiama così. Non agenzia, non comitato, non ente. A occuparsi della gestione del Mose, ad avere competenze sulla laguna, a occuparsi dei finanziamenti perché bisognerà pur sempre trovare almeno 100 milioni all'anno per far funzionare (e pulire dalla sabbia) le dighe mobili, sarà una struttura pubblica che coinvolgerà il Comune e la Città Metropolitana di **Venezia**, la Regione Veneto, ovviamente il ministero delle Infrastrutture. Prima di tutto, però, il Mose dovrà essere completato. E in questo senso il presidente del Consiglio dei ministri ha dato ampie rassicurazioni. Dopodiché, una volta istituita la struttura, calerà il sipario sul Consorzio **Venezia** Nuova: «Fino a quando non entrerà in vigore la struttura - ha detto il ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli - il Cvn resterà commissariato». LA NORMA Della struttura ha parlato il premier Conte ai cronisti mentre si attendeva l'innalzamento delle dighe mobili. «Stiamo lavorando ad una struttura in cui tutte le autorità che hanno titolo, anche locali, parteciperanno alle decisioni - ha detto Conte parlando di quella che sarà la governance del sistema Mose - È una norma che è stata predisposta, la stiamo applicando e vorremmo addirittura inserirla già in sede di conversione del Decreto Semplificazione. Sarà una struttura articolata e composita che raccogliendo le istanze di tutti presiederà alla manutenzione, al funzionamento concreto e anche ovviamente all'approvvigionamento finanziario del sistema». Tra l'altro, nel Decreto Semplificazioni dovrebbe entrare, come assicurato dal ministro De Micheli, anche il cosiddetto protocollo fanghi che consentirà l'escavo dei canali, un'attività fondamentale per il **Porto** di **Venezia**, e che dovrà comportare da un lato un decreto di tre ministeri (Salute, Ambiente, Trasporti), dall'altro l'istituzione di una commissione che veda anche la partecipazione del **Porto** per decidere lo scavo dei canali e la destinazione dei fanghi. LA RINASCITA Ma chi ci sarà nella struttura ideata da Conte? Una delle notizie di ieri è che rinascerà il Magistrato alle Acque, un ente voluto dalla Serenissima Repubblica nel 1501 ma abrogato nel 2014 dall'allora premier Matteo Renzi. È stato il presidente della Regione del Veneto, Luca Zaia, ad avanzare la richiesta di restituire questa antica magistratura, anticipando le scelte di Palazzo Chigi. Perché l'idea del Governo non è di rifare il Magistrato alle acque come funzionava una volta («Preferiamo che ci sia un ente collegiale», ha detto Conte), ma di farlo comunque entrare nella nuova struttura. Zaia però ha posto il tema durante la cerimonia pubblica perché va deciso a chi affidare la gestione del Mose e, soprattutto, come reperire i 100 milioni di euro all'anno per la manutenzione e l'esercizio del sistema di dighe mobili: «È ora di ripristinare questo ragionamento e dare la gestione del Mose al Comune. Se c'è l'acqua alta ritengo giusto che il sindaco risponda ai cittadini». Non solo: Zaia ha bollato come «scellerata» la decisione dell'allora premier Renzi nel 2014 («Presa nove giorni dopo gli arresti per lo scandalo del Mose») di decretare la fine del Magistrato alle acque: «Una scelta sbagliatissima, il Magistrato alle acque va ripristinato». Cosa che il Governo sta peraltro valutando di fare, ma inserendolo nella struttura per la gestione delle dighe, al cui vertice ci sarà un direttore nominato con decreto del presidente del Consiglio dei ministri su proposta del dicastero dei Trasporti. E i soldi? Dopo i 104 milioni (84 e 20) per l'alluvione del 2019 e i 79 milioni destinati al Veneto dall'Europa, un prossimo Comitato dovrebbe



essere convocato non per parlare di grandi navi, ma per decidere il riparto di ulteriori risorse. Si parla di 40 milioni di euro.



## Il Gazzettino

### Venezia

---

LA PIETRA TOMBALE «Bene il test, ora bisogna far funzionare il Mose», ha detto il sottosegretario Andrea Martella, l'unico esponente di Palazzo Chigi ad accompagnare il premier Conte nella visita all'isola di Pellestrina e poi in piazza San Marco. Quella che Conte chiama struttura era del resto l'agenzia pensata dallo stesso Martella. Che puntualizza: «La salvaguardia di Venezia non si fa solo con le dighe mobili, ma con tutti gli interventi complessivi di manutenzione e salvaguardia della città». E sul Consorzio Venezia Nuova, il sottosegretario Martella ha anticipato la pietra tombale: «È chiaro che quando ci sarà la nuova governance del Mose, si avvierà la procedura di liquidazione del Consorzio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Brugnaro: «Ma non ringrazio chi ha portato avanti l'opera»

I RAPPORTI VENEZIA Gli ha lasciato la scena: il premier Giuseppe Conte grande protagonista della visita a Pellestrina, l'isola devastata dall' Aqua Granda dello scorso novembre, quando l' acqua della laguna scavalcò «la muretta» di contenimento e invase scantinati e piani terra di case e botteghe. Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia e commissario delegato alla gestione di quell' emergenza, ieri si è messo in disparte. A Pellestrina ha mostrato al presidente del Consiglio i lavori di protezione dell' isola, il nuovo muro alto 196 centimetri sul medio mare, un' opera stimata in 2 milioni di euro. Ma poi ha lasciato che Conte andasse da solo a salutare le famiglie, a entrare nelle case, a sentirsi dire dagli abitanti «Grazie, lo Stato c' è». Cortesia, quella di Brugnaro, o strategia? Due mesi fa i rapporti tra Ca' Farsetti e Palazzo Chigi erano tesi più di una corda di violino. «Incapaci», l' epiteto che il sindaco di Venezia aveva indirizzato ai rappresentanti del Governo parlando della gestione dell' emergenza sanitaria del coronavirus e contestando sia i conti che le direttive per i trasporti pubblici. Ieri Brugnaro non ha risparmiato tirate d' orecchi al Governo di Conte, ma i toni non sono stati duri. In ballo ci sono i fondi della legge speciale. Il Comune di Venezia (ma anche la Regione Veneto) aveva chiesto 150 milioni all' anno per la salvaguardia della città, soldi che, pare di capire, non arriveranno. Ma dovrebbe esserci un Comitato e quindi il riparto di una quarantina di milioni. Certo, Brugnaro durante la cerimonia per il test delle dighe mobili non ha sorvolato sui temi caldi di Venezia. Intanto non ha fatto un elenco di nomi da omaggiare: «Non mi associo al ringraziamento verso tutti quelli che si sono succeduti alla costruzione del **Mose**, la storia giudicherà, ma sono sempre stato un grande sostenitore del **Mose**. Io rappresento chi beneficerà di quest' opera, i clienti cittadini che ogni anno vanno sotto acqua. Spero che si possa trovare in modo veloce, un modello di gestione del **Mose**, un gruppo di lavoro con tutta la città». Però ha avuto parole cordiali nei confronti del Governo: «Oggi non siamo qui a fare passerella perché per me vedere la presenza di esponenti di rilievo dell' Esecutivo è importante e dimostra l' attenzione data a Venezia». I PUNGOLI E le critiche? Più che altro pungoli. A partire dalla questione delle grandi navi. «Se il **Mose** è un' occasione di concordia, siamo un po' in ritardo su alcune cose: dateci una mano per la questione delle grandi navi in laguna. E bisogna accelerare il protocollo fanghi per scavare i canali». Il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli non ha fatto orecchie da mercante: il protocollo fanghi entrerà del Dl Semplificazioni, mentre le alternative al Bacino di San Marco per il transito delle navi da crociere sono quasi pronte: «Tra un paio di settimane». Al.Va. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Quel braccio di ferro sui lavori con il Cvn

*Il provveditore Cinzia Zincone: «Non sarà facile e scontato chiudere l'opera alla fine del 2021. La soluzione c'era, ma il Consorzio non l'ha ancora firmata»*

RAFFAELLA VITTADELLO

L'EVENTO VENEZIA «Non sarà nè facile, nè scontato concludere i lavori come da programma il 31 dicembre 2021. Una soluzione era stata offerta dal Provveditorato - e concordata con il commissario al **Mose** Elisabetta Spitz - con la stesura del settimo atto aggiuntivo, un documento su cui abbiamo lavorato a lungo proprio per lasciare una onorevole via di uscita agli amministratori straordinari del Consorzio. Ma ad oggi non è stato ancora firmato dal Consorzio». Il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone non nasconde la propria soddisfazione per il test di ieri alle bocche di porto, condito dalla tensione per un evento che aveva addosso gli occhi di tutto il mondo. «Questa giornata segna un passaggio: in caso di emergenza sappiamo che potremo salvare Venezia dall'acqua alta. Avevamo avuto le rassicurazioni dal Governo, il Governo è stato di parola. Come il premier è venuto all'indomani dell'Aqua grande, oggi non ha voluto mancare. Ad oggi c'è ancora più di un anno di lavoro. Con la firma del settimo atto aggiuntivo sarebbe stato più facile finire il lavoro, in caso contrario la vedo dura». LA SOLUZIONE Il settimo atto aggiuntivo è un documento che da mesi è sui tavoli di provveditorato e Consorzio, una proposta transattiva per concentrarsi solo sul completamento del **Mose** alle bocche di porto, eliminando tutta la parte delle opere complementari non ancora in fase di progettazione (da completare più avanti), con l'obiettivo di snellire le procedure, anticipando i soldi dei lavori fatti male e quindi da riprendere in seguito, salvo poi il ritorno di eventuali risarcimenti in sede giudiziaria. Una soluzione che nelle intenzioni voleva essere un modo perchè il Consorzio concludesse velocemente solo una parte dei lavori entro la data stabilita. Che però i commissari non hanno alcuna intenzione di sottoscrivere, in attesa sia delle decisioni della prefettura di Roma che ha avviato un'indagine, sia delle decisioni del Ministero a proposito dell'Agenzia che sostituirà il consorzio e che si occuperà della gestione. «Sulla quale è stato fatto un lavoro collegiale - dice Zincone - insieme al commissario Spitz, ai tecnici e ai politici veneziani per arrivare a una soluzione ottimale». Assente ieri il Commissario e avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo, era presente l'ing. Francesco Ossola, che il premier Conte ha inizialmente scambiato per il progettista Alberto Scotti, facendo riferimento al fatto che «si occupa del **Mose** fin dall'Università». I PROBLEMI Ossola preferisce non parlare. Come del resto fa Fiengo, che non rilascia dichiarazioni, ma racconta quanto lavoro è stato fatto in questi anni, quando il **Mose** era completamente senza impianti, non c'era neppure quello elettrico e l'antincendio. Di criticità ce ne sono ancora tante da risolvere. Molte sono state risolte, molte neppure affrontate. Un lavoro immane è stato quello di invertire tutte le tubazioni montate al contrario per insufflare l'aria compressa delle paratoie a Treporti. Come la sabbia, per la quale era prevista (inserita nei 5.493 milioni del costo) dapprima una nave aspirapolvere costosissima (si parlava di una cinquantina di milioni), poi un robot, ora c'è allo studio un progetto con una macchina realizzata appositamente. Nel frattempo la pulizia dei fondali bisogna farla manualmente con i sommozzatori. Altro tema è la corrosione, per la quale c'è in ballo una gara da 34 milioni di euro per trovare delle soluzioni migliorative anche in termini di materiali. E poi ci sono le manutenzioni delle paratoie, su cui pende una causa di merito in Tribunale. Situazione che rischia di perpetuarsi nel tempo, se non







## Il Gazzettino

Venezia

---

verrà trovata una soluzione normativa, perchè se ogni volta che bisogna fare la manutenzione le ditte ricorrono al tribunale, la manutenzione slitta inesorabilmente. Tutti aspetti che la nuova agenzia di gestione annunciata dal Ministro dovrà chiarire. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## «Corsa contro il tempo per preparare i tecnici»

*«Davide Sernaglia, l'ingegnere addetto alla movimentazione delle paratoie» «Le maestranze dovranno essere pronte per il 30 ottobre, in vista delle acque alte»*

IL TEST VENEZIA «Il test è andato secondo le previsioni. I tempi per arrivare all'angolazione prevista sono stati rispettati. C'era poi l'evento mediatico da gestire, ma diciamo che per noi la prova è andata come doveva andare». Davide Sernaglia è l'ingegnere che si occupa della movimentazione delle paratoie e che ieri in sala controllo del **Mose** ha coordinato tutte le operazioni, seguendo sui monitor quanto avveniva nelle quattro bocche di porto quasi contemporaneamente. «Avevamo dei vincoli di tempo che erano legati all'ordinanza della Capitaneria di Porto sull'interdizione della navigazione, per il resto alle 12.30 tutte le paratoie erano sollevate, ci sono voluti 100 minuti. Poi, per andar giù, sono andate giù velocemente». L'ATTESA Tanta attesa si è creata alla bocca di Porto di Malamocco, dove dapprima ne sono emerse soltanto tre. Poi le altre, via via, fino a chiudere la schiera. E lì c'erano tanti curiosi, arrivati dalla spiaggia e in barca, che alla fine se ne sono andati perché ormai era ora di pranzo. Senza gustarsi lo spettacolo della chiusura totale. «Lì c'è stata una piccola incomprensione sui tempi di avvio, ma tutto è filato liscio - prosegue Sernaglia - del resto bisogna tener conto che si tratta della bocca di porto più profonda». Le paratoie, 78 in tutto, vengono azionate insufflando dell'aria compressa. E in questo modo si alzano, creando un angolo di ampiezza prestabilita rispetto al fondale. Seguendo il ragionamento geometrico, l'angolo è uguale per tutte, ma se la lunghezza della paratoia è maggiore, per raggiungere la stessa inclinazione ci si mette più tempo. Ed è quanto avvenuto a Malamocco, dove le barriere pesano 300 tonnellate in confronto alle 200 del Lido. La velocità di reazione dipende anche dagli impianti. E dai compressori, che non sono ancora tutti e completi. Ieri si è fatto affidamento poi sull'energia fornita dal gestore, e non autoprodotta, quindi i tempi si sono dilatati. LA SCADENZA «Ora i test proseguiranno - prosegue Sernaglia - in vista del 30 ottobre data entro la quale le maestranze dovranno essere perfettamente addestrate anche per gestire situazioni di emergenza». Anche perché in ottobre potrebbe esserci l'acqua alta, con il mare grosso e tante onde. «Dal punto di vista tecnico per noi non cambia nulla - è la risposta dell'ingegnere - nel senso che le procedure da seguire saranno sempre le stesse. Diversa sarà invece la reazione del sistema. Su questo abbiamo fatto centinaia di simulazioni diverse». C'era attesa per il comportamento della barriera di Treporti, che nei giorni scorsi aveva lasciato con il fiato sospeso a causa del deposito di sabbia che aveva impedito alle paratoie di rientrare perfettamente nel loro alloggiamento. Sull'argomento risponde Alberto Scotti, uno dei padri progettisti del **Mose**. «È un problema che avevamo ampiamente previsto: avevamo progettato un sistema per rimuoverla dai cassoni ma la macchina non è ancora pronta. Una prima versione sperimentale dovrebbe essere in funzione a settembre. Finché non c'è, è dura togliere la sabbia, ma le paratoie sono rimaste sollevate di due gradi. Un impatto mediatico invece che vero». R. Vitt. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Brugnaro a Conte: «Ora le grandi navi»

*Il sindaco usa toni morbidi con il presidente del Consiglio: «Grazie per i fondi» Ma gli ricorda l'impegno a trovare soluzioni al problema della crocieristica*

IL PRIMO CITTADINO VENEZIA Un'occasione di concordia. Così il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha definito la giornata di ieri, quando le paratoie si sono sollevate separando la laguna dal mare per la prima volta nella storia. TONI MORBIDI Il primo cittadino, a differenza del maggio scorso, quando aveva apostrofato come incapaci gli emissari del Governo, ha adottato toni distesi. Al premier Giuseppe Conte ha destinato parole dolci, seppur ricordando il ritardo nella soluzione di alcuni problemi come quello delle navi e del lavoro. E proprio su questi due temi il sindaco ha battuto. Rivolgendosi ai rappresentanti dello Stato ha affermato: «Non abbiamo mai strumentalizzato le difficoltà che abbiamo ereditato. Qui abbiamo il presidente Zaia, il ministro De Micheli, ci sono ancora delle partite aperte, io do la mia disponibilità affinché possano essere affrontate». Quindi il ragionamento è entrato nel vivo: «Penso alle grandi navi da crociera, che per noi sono veramente un punto importante. Si era detto nel Comitato del 2017 che le navi avrebbero dovuto solcare non più San Marco, ma il canale dei Petroli, per cui passare da Malamocco, arrivare a Marghera, canale Nord, lato Nord. E quelle più piccole attraversare il canale Vittorio Emanuele per arrivare in Marittima. A oggi non abbiamo più avuto notizia di questo. C'è stato il covid, però adesso alcune navi hanno cominciato a lasciare Venezia e ad andare a Ravenna, e il lavoro di tante persone è a rischio». PERSONE E CODICI Poi il sindaco ha guardato dritto negli occhi un attento Conte: «A lei (primo, ndr) ministro una supplica, ci sono alcuni codici Ateco (i codici per la classificazione economica) che non sono ancora stati considerati nel turismo. Uno ad esempio è quello dei portabagagli: sono a reddito zero ora. Parliamo di qualche centinaio di persone. Non sanno a chi rivolgersi, lo stesso vale per i lavoratori stagionali degli aeroporti; non pretendo bacchetta magica, ma mi creda, io li incontro. Però se il **Mose** è un'occasione di concordia, e vuole essere questo, benvenuto a lei e tutto il Governo, quello che avete potuto fare avete fatto, ma siamo in ritardo su alcune cose». Sull'opera lagunare si è poi soffermato: «Non mi associo - ha detto Brugnaro - al ringraziamento verso tutti quelli che si sono succeduti alla costruzione del **Mose**, la storia giudicherà. Sono sempre stato un grande sostenitore di quest'opera. Sono d'accordo con il commissario Spitz quando dice noi abbiamo l'incarico di finire l'opera non di fare ragionamenti filosofici». Brugnaro ha poi spiegato il rapporto con i ministeri: «Oggi per la prima volta alziamo tutte le paratie, abbiamo fatto delle prove singole, so che il ministro sta seguendo con molta attenzione. Anzi tutti e due i ministri (De Micheli, infrastrutture, e Lamorgese, interni, ndr). Fare un'opera ingegneristica deve essere un bene di tutti, qui io rappresento i cittadini, i clienti di quest'opera, quelli che ne beneficeranno». Per spiegare meglio la situazione, il sindaco ha proposto un esempio: «Abbiamo avuto l'acqua eccezionale che per fortuna ha acceso i riflettori, però nella realtà con maree di 120 centimetri Castello continua ad andare sotto acqua, c'è gente che ogni anno butta via la lavatrice». L'obiettivo è anche, per il futuro, «trovare un modo veloce per la gestione, cioè creare un gruppo che possa sedersi, dove all'interno ci siano le istituzioni della città». Infine il grazie a Conte per aver stanziato i fondi con cui il Governo ha aiutato la città a ripartire: «Tramite la Protezione civile abbiamo di fatto rimesso in sesto la città. Un ringraziamento doveroso per una parola mantenuta. Sono contento che venga qua, non credo assolutamente a chi parla di passerelle».







## Il Gazzettino

Venezia

---

Tomaso Borzomì © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## I No Mose, blitz in acqua con una ventina di barchini

NICOLA MUNARO

LA PROTESTA VENEZIA «La vostra festa NON deve iniziare» annunciava sui social la galassia No **Mose** nel chiamare a raccolta i manifestanti in bacino di San Marco per provare ad arrivare al Lido e, dall' acqua, rovinare in qualche modo la prova generale del **Mose**, celebrata alla presenza del presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e del ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli. Appello a cui ieri mattina hanno risposto una ventina di imbarcazioni, con vessilli No Navi e No **Mose** sventolati durante la manifestazione. Ad impedire l' arrivo al Lido, però, una quindicina di imbarcazioni delle forze dell' ordine: polizia di Stato, polizia locale, carabinieri e guardia di finanza, scesa in campo anche con un elicottero per osservare ogni cosa dal cielo. Ecco che quindi è nata così una sorta di «battaglia navale» (per usare le parole social degli stessi manifestanti) tra i No **Mose** e le forze dell' ordine. Ogni qualvolta che un barchino di antagonisti sfondava la linea immaginaria creata da finanza, polizia, municipale e carabinieri a difesa del tratto di laguna davanti al Lido, i motoscafi rispondevano passando tra i barchini creando onde e schizzi d' acqua in modo da fare desistere ogni altra azione. Si è andati avanti così per più di un' ora, senza che i No **Mose** riuscissero a raggiungere il Lido, ma senza che mai la situazione andasse fuori controllo. Gli unici momenti di tensione si sono verificati quando da un' imbarcazione sono stati lanciati in acqua dei fumogeni, ma non si è mai arrivati ad un vero e proprio scontro tra agenti e militari e chi protestava contro un' opera considerata faraonica, inutile anzi dannosa per Venezia e per il suo ecosistema lagunare. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## «Cabina di regia e soldi, così il governo aiuterà Venezia»

*«Premier e ministro assicurano il sostegno alla città «Il Protocollo fanghi nel Decreto Semplificazioni» «De Micheli: «Cvn commissariato fino all'imminente definizione delle norme del "sistema della laguna"»*

RAFFAELLA VITTADELLO

L' IMPEGNO VENEZIA «L' impegno del Governo su Venezia è massimo. Siamo arrivati a oltre 100 milioni per l' ultima acqua alta. Abbiamo lavorato per creare le premesse per fare arrivare finanziamenti Ue cospicui, stiamo lavorando al protocollo per i fanghi, dunque il dossier Venezia non si può dire che trovi il governo distratto». Così il premier Giuseppe Conte, ha fatto il punto a Venezia sugli impegni presi per la città. Mentre il Ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli ha puntualizzato, a proposito del protocollo fanghi, che «Le scelte che stiamo facendo sono di concretezza: il Protocollo fanghi è pronto ed è nel decreto Semplificazioni, e vi entrerà, in accordo con il ministro Costa, una norma che definirà il profilo attuale e futuro della gestione quindi siamo pronti e a settimane entrerà in vigore». CONSORZIO Una delle notizie più attese, però, era a proposito del futuro del Consorzio Venezia Nuova. «Il Consorzio rimarrà commissariato finché non entrerà in vigore la norma che stiamo predisponendo in queste ore, che definisce la struttura e il finanziamento non solo del **Mose**, ma di tutto il sistema della Laguna» ha detto il ministro. Un colpo di spugna, dopo l' indagine della Prefettura di Roma, che ha chiesto agli amministratori straordinari del Consorzio un' integrazione di documenti? Con un nuovo soggetto che si occuperà del **Mose**? «Fino a questa cabina di regia rimarrà commissariato» ha concluso Paola De Micheli, che ha anche aggiunto che «non mancheranno le risorse, non mancherà il disegno strategico, perché per noi la difesa di Venezia e del suo straordinario patrimonio è una questione quotidiana e non solo una questione straordinariamente eccezionale». PELLICANI Soddisfatto Nicola Pellicani, che sulla gestione straordinaria del Consorzio è sempre stato molto critico, tanto da presentare una richiesta di audizione in Commissione a proposito delle consulenze, dopo le dimissioni del terzo commissario Vincenzo Nunziata. «Sulla chiusura del Consorzio ci ho messo la faccia, come sulle tante iniziative per Venezia» sostiene il deputato veneziano. Ed elenca i fondi in arrivo per Venezia, non solo per l' acqua alta, ma anche come frutto di una sensibilizzazione intensa. «Penso al rifinanziamento della Legge speciale, al Centro per i cambiamenti climatici che presto diventerà realtà, al decreto sulla Zls, al decreto rilancio che prevede 20 milioni destinati alla flotta Actv più altri 20 circa che andranno all' azienda di trasporto dei 500 complessivi stanziati per il trasporto pubblico di tutta Italia. Venezia è stata una delle pochissime città ad avere un' attenzione speciale, perché negli altri casi si è trattato di interventi generici. Basti pensare al milione di incentivi per la rottamazione dei motori delle barche dei residenti, il bonus fino a 500 euro per l' acquisto di propulsioni elettriche. Quindi basta piagnistei, il Governo c' è. Il problema vero sarà garantire il flusso costante di fondi per il **Mose**. Sto pensando a una proposta-provocazione da presentare nelle prossime settimane: il federalismo fiscale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





Depositata una contro-perizia tecnica

## Il Codacons mette in guardia: «Ultima parola al Consiglio di Stato»

VENEZIA «L' ultima parola sul **Mose** spetta al Consiglio di Stato. La perizia tecnica depositata accerta errori e presupposti tecnici inesatti dell' opera che, se messa in funzione, potrebbe avere effetti devastanti e portare il sistema al collasso». Sul **Mose** torna così a farsi sentire anche il Codacons che attende la pronuncia del Consiglio di Stato, «cui spetta l' ultima parola dopo la perizia tecnica redatta da un team di nostri esperti. In condizioni di mare agitato e venti forti, le paratoie sarebbero infatti soggette a instabilità dinamica con gravi rischi per la loro tenuta, mentre le paratoie non sarebbero mai state collaudate in condizioni meteo estreme. Nella perizia redatta dagli ingegneri Vincenzo Di Tella, Gaetano Sebastiani e Paolo Vielmo, professionisti esperti nel campo dell' ingegneria marina e offshore - prosegue il Codacons -, ci si sofferma in particolare sulle prove e sui test eseguiti sia a Delft, sia a Voltabarozzo». E prosegue l' associazione dei consumatori: «Gli esperti internazionali avevano raccomandato l' uso di strumenti analitici per determinare il comportamento dinamico reale delle paratoie. Il Consorzio non solo ha disatteso questa raccomandazione, ma ha presentato il progetto fatto solo sulla base di prove su modello in scale piccolissime con modelli assolutamente inadatti». Secondo il team di esperti l' assunzione di condizioni di carico scorrette o carenti comporta un' analisi strutturale errata e inaffidabile, in quanto non è detto che nel periodo di prova si manifestino condizioni rappresentative dell' intera gamma delle condizioni di progetto. E conclude il Codacons: «Ciò può portare il sistema al collasso con conseguenze facilmente immaginabili». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Zanda, il padre del Consorzio: «Difesa dal mare attesa dal 1966»

*Zanda, il padre del Consorzio: «Difesa dal mare attesa dal 1966»*

I COMMENTI VENEZIA Il dibattito se finire o meno il **Mose** non si esaurisce. Da più parti, categorie e associazioni politiche dicono la loro, entrando nel merito della questione da diversi punti di vista. Uno dei padri del **Mose**, Luigi Zanda, primo presidente del Consorzio Venezia Nuova, lo definisce un progetto straordinario: «Era dal 1966 che si aspettava una difesa per Venezia, un progetto straordinario e sono sicuro che il lavoro è stato condotto bene, per l'Italia è una bellissima realizzazione, molto molto importante». Inevitabili i riferimenti ai vari scandali: «Purtroppo - ha aggiunto Zanda - è una storia che è stata macchiata, è stata sporcata. Però all'inizio c'era una necessità assoluta. Oggi stiamo assistendo a un test, dobbiamo avere fiducia, dobbiamo levare Venezia da un rischio mortale». Il presidente dei costruttori Giovanni Salmistrati ha quindi ribadito l'esigenza di continuare a lavorare per la conclusione dell'opera: «Siamo all'ultimo miglio, completiamolo presto e bene: le imprese costruttrici sono qui per questo, anche se certe lettere che circolano nell'ultimo periodo, con richieste milionarie insostenibili, non favoriscono affatto un clima costruttivo e rischiano di allontanare il traguardo».

Concorde con la visione il sottosegretario all'Economia e candidato sindaco Pier Paolo Baretta: «Bene la riuscita del test del **Mose**. Ora il completamento in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente lagunare. Il sistema **Mose** deve proteggere Venezia dalle maree più insidiose, ma va garantita anche la sua manutenzione e la tutela dell'ambiente. Per questo è utile che si proceda con tutte le verifiche necessarie al raggiungimento di questi obiettivi». Diametralmente opposto il pensiero verde del presidente della municipalità di Marghera Gianfranco Bettin, che attacca la scarsa visione di prospettiva: «L'opera andrebbe in primis sottoposta a verifica strategica, nel rapporto con il climate change. Altro che test in condizioni ideali e improbabili come quelle di oggi». Entrando poi nel dettaglio: «Il **Mose** può solo isolare la laguna e non può agevolarne in nessun modo il ricambio d'acqua necessario a farla vivere». Il collega presidente della municipalità veneziana Giovanni Andrea Martini invece bolla l'opera come da rottamare: «Costosa progettata senza verifiche esterne che aveva rivelato alcuni difetti mai sanati, come l'accumulo di detriti che impediscono ai cassoni di rientrare in sede dopo l'uso, e il fenomeno della risonanza delle paratoie che può compromettere il funzionamento dell'opera stessa». Il rappresentante di Tutta la città insieme si affianca a quello che il sindaco ha bollato come il Popolo del no, puntando il dito contro le possibili speculazioni economiche: «Ancora una volta Venezia diviene il campo operativo di strategie decise a Roma in cui la spesa conta assai più del risultato. Che si tratti di **Mose** o di Grandi navi è una malintesa ingegneria idraulica che sulla laguna ha messo le mani al servizio di interessi economici che lucrano, col pieno appoggio della locale amministrazione». Si distacca dalle precedenti la versione di Terra e Acqua 2020, lista che nei prossimi giorni esprimerà il suo candidato sindaco: «Nonostante tutto - ha esordito il portavoce garante Marco Gasparinetti -, i veneziani si devono augurare che il **Mose** funzioni. Certo, oggi le paratoie si sono alzate senza problemi, ma le condizioni verificatesi a novembre erano nettamente diverse. Come affermato dal presidente Conte, chiunque si deve augurare che funzioni in ogni condizione. Un altro 12 novembre non possiamo permettercelo e ciò che conta per noi sono le soluzioni ai problemi». La butta sulla bagarre politica invece Alex Bazzaro, deputato della Lega: «La città ha bisogno immediato di opere a tutela





## Il Gazzettino

Venezia

---

della laguna, attese da tempo: non bastano gli annunci del premier Conte nell' ennesima passerella di oggi. Bisogna passare ai fatti, all' accelerazione della realizzazione del **Mose**, di cui oggi Conte annuncia l' ultimazione entro ottobre, ma che il ministro D' Inca, al seguito del corteo presidenziale di oggi, non molto tempo fa, aveva definito opera inutile' e a cui i 5 Stelle hanno sempre dichiarato di essere contrari». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Mose supera il test dopo 17 anni di lavori E Conte ne approfitta per la sua passerella

*Inaugurata la megaopera contro l'acqua alta. Il premier: «Operativa entro il 2021»*

Una delle opere più controverse e più lunghe del nostro Paese. Il **Mose**. Dove **Mose** sta per Modulo Sperimentale Elettromeccanico. E ieri alla presenza del premier Conte è stato inaugurato. Ci sono voluti diciassette anni. Un colosso per proteggere Venezia, che a vederlo dalla diga di Sottomarina, fa paura. Un sistema di dighe mobili, formato da 78 paratoie in metallo, indipendenti tra loro, lunghe fino a ventinove metri, collocate in cassoni di calcestruzzo e piazzate sul fondale delle tre bocche di porto: Lido, Malamocco e Chioggia. Qui il **Mose** si alza e si abbassa. Si abbassa e si rialza. Una barriera fra la laguna e l'Adriatico per evitare gli allagamenti. Venezia, oltre al Covid19, piange ancora le ferite del 12 novembre scorso: un metro e 87 centimetri di acqua alta. Il **Mose**, che può proteggere Venezia e la sua laguna da maree alte fino a tre metri, deve sollevarsi quando la marea raggiunge i 110 centimetri. Il 3 dicembre scorso c'era stata la grande prova generale con il sollevamento delle paratoie più grandi, quelle della bocca di porto di Malamocco, la più profonda della laguna con i suoi quattordici metri. Un canale largo 380 metri dove ciascuna delle 19 paratoie è lunga 29 metri e mezzo, larga 20, spessa quattro e mezzo per 350 tonnellate. Incernierate in cinque cassoni da tre paratoie e in due da due in cemento, sono alte come palazzi di quattro piani. Un mostro. «Un'opera ingegneristica unica - aveva detto in quell'occasione il sindaco lagunare Luigi Brugnaro - dobbiamo terminare i lavori e metterlo in funzione, sarà il simbolo della resilienza». E infatti, quale migliore momento questo per dire che Venezia resiste, che Venezia va avanti, che Venezia ce la fa, ancora una volta. Il riscatto della città. Anni di studi, di ricerche, di discussioni; di polemiche, proteste, processi e tangenti, che hanno contribuito a ritardare il tutto. Ieri per la prima volta tutto il complesso è entrato in funzione. L'opera dovrebbe essere terminata entro il 31 dicembre 2021. Come funziona. Le paratoie sono adagate sul fondo del canale. Non si vedono e sono piene d'acqua di mare. Quando è prevista l'alta marea, vengono svuotate dell'acqua e riempite di aria compressa che le fa emergere. A mano a mano che l'acqua esce - ci vogliono 30 minuti - le barriere salgono. Una volta emerse dividono il mare dalla laguna, proteggendola dalle maree. Passata la marea, si svuotano dell'aria, si riempiono d'acqua e tornano ad adagiarsi sul fondale. Quando riscoppia l'emergenza, la balena si risollewa. «Questo **Mose** va completato e dobbiamo fare in modo che il prossimo autunno-inverno ci sia uno strumento di salvaguardia ha detto il premier Conte alla cerimonia non siamo qui per una passerella ma per un test. Il governo vuole toccare con mano l'andamento dei lavori. Siamo arrivati all'ultimo miglio ma con un ulteriore sforzo finanziario, una politica concreta c'è». «È la storia di una via Crucis - ha detto Luca Zaia ci è stata presentata come un'opera unica ma dopo aver investito 5,5 miliardi e qualche miliardo in più spero funzioni». Gli esperti del Centro maree hanno detto che funziona. «I tempi lunghi sono il male dell'Italia ha detto Brugnaro è necessario ora trovare una soluzione per la gestione». Ovviamente, non sono mancate le proteste del Movimento No **Mose**. E di chi vorrebbe Venezia salva e si straccia le vesti se qualcuno vuole salvarla.



## Il Giorno

Venezia

### Il Mose funziona e supera le prove generali Ma l'odissea dei cantieri non è ancora finita

*L'esordio di fronte a Conte: la laguna si separa dal mare. Mancano 18 mesi per completare la costruzione partita nel*

di Alessandro Farruggia ROMA Ebbene sì, funziona. Ma la storia infinita del **Mose** non è ancora terminata. Dopo 17 anni di lavori e 5.4 miliardi di euro spesi, per completare la più colossale e controversa opera idraulica del Belpaese ci vorranno altri diciotto mesi. Di fronte alle autorità salite anche da Roma - in primis il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, con i ministri delle Infrastrutture, dell'Interno e delle riforme - ieri è andata in scena la prova generale alla quale hanno partecipato decine di imbarcazioni dei 'no **Mose**' che definiscono l'opera un gigantesco spreco e dannoso per la laguna. Ci sono voluti 90 minuti per vedere salire tutti i moduli delle quattro barriere del **Mose**. Alle 10.48 è partita la fase di sollevamento simultanea delle paratoie installate a Malamocco (19 paratoie), a San Nicolò (20 paratoie), a Treporti (21 paratoie) e Chioggia (18 paratoie). L'operazione è stata completata alle 12.55. L'ultima paratoia a salire è stata una di quelle che compongono la diga di Malamocco, decretando così l'isolamento della Laguna e di Venezia dal mare. E tecnicamente la chiusura funziona perché il centro maree ha rilevato ieri una differenza di livello tra la laguna e il mare aperto di 32 centimetri. Il problema sarà farla funzionare anche tra dieci o vent'anni, senza interrompere per troppi giorni il flusso d'acqua dal mare che mantiene vitale la laguna e farlo a costi accessibili (si parla invece di 100 milioni all'anno). Non sarà facile, anche perché con il cambiamento climatico in atto che aumenta il livello del mare i giorni di chiusura rischiano di essere molti più di quelli ipotizzati in sede di progettazione. Ma ormai l'opera è (quasi) pronta. «Il **Mose** - ha sottolineato la commissaria Elisabetta Spitz - non è finito, ci sono 18 mesi di lavori e test. Bisognerà avviare il collaudo tecnico funzionale e poi serviranno alcuni anni di rodaggio per la progressiva ottimizzazione con controllo rigoroso dei costi». «Con questa prova e quelle che seguiranno nei prossimi mesi - ha però aggiunto - sarà possibile con le acque alte del prossimo autunno alzare le barriere per proteggere la città». Molto soddisfatto il premier Conte. «Capisco perfettamente le proteste e le sensibilità della salvaguardia dell'ambiente, o le valutazioni tecniche e ingegneristiche diverse - ha detto - ma adesso siamo nell'ultimo miglio e sarebbe assurdo non terminare l'opera. Siamo in anticipo sull'ultimo cronoprogramma e mi auguro che già da questo autunno l'opera possa proteggere Venezia». Conte ha parlato anche della gestione, esprimendo parere negativo alla proposta del governatore Zaia di far rinascere il Magistrato delle acque. «Stiamo lavorando - ha annunciato - a una struttura in cui tutte le autorità che hanno titolo, anche locali, parteciperanno alle decisioni. È una norma che vorremmo inserire già in sede di conversione del Decreto Semplificazioni». Era il 2003 quando Silvio Berlusconi scese a Venezia, per porre la prima pietra al cantiere affidato a un concessionario unico, il Consorzio Venezia Nuova, costituito nel 1985. La data di «fine cantiere» continuava slittare, dal 2011 al 2017, poi 2018. Arrivò poi il terremoto giudiziario. Nel giugno 2014 scattarono le manette per 35 persone coinvolte, nel sistema di mazzette del presidente del Cvn Giovanni Mazzacurati. Il Governo Renzi decise il commissariamento urgente del Consorzio e lo scioglimento del secolare Magistrato alle Acque.

6 SABATO 11 LUGLIO 2020

Primo Piano

### La grande opera di Venezia

**Come funziona**

1. In caso di acqua alta, le paratoie si sollevano automaticamente, isolando la laguna dal mare.
2. Le paratoie sono costituite da tre parti: la paratoia vera e propria, la paratoia di sostegno e la paratoia di chiusura.
3. Le paratoie sono azionate da un sistema di cavi e pulegge, che permette di sollevarle e abbassarle in modo sicuro.

**Il Mose funziona e supera le prove generali**  
**Ma l'odissea dei cantieri non è ancora finita**

L'esordio di fronte a Conte: la laguna si separa dal mare. Mancano 18 mesi per completare la costruzione partita nel 2003

**Alessandro Farruggia**  
ROMA

Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, con i ministri delle Infrastrutture, dell'Interno e delle riforme, ha presenziato ieri alla prova generale del Mose. L'operazione è stata completata alle 12.55. L'ultima paratoia a salire è stata una di quelle che compongono la diga di Malamocco, decretando così l'isolamento della Laguna e di Venezia dal mare.

**Il problema** sarà farla funzionare anche tra dieci o vent'anni, senza interrompere per troppi giorni il flusso d'acqua dal mare che mantiene vitale la laguna e farlo a costi accessibili (si parla invece di 100 milioni all'anno). Non sarà facile, anche perché con il cambiamento climatico in atto che aumenta il livello del mare i giorni di chiusura rischiano di essere molti più di quelli ipotizzati in sede di progettazione. Ma ormai l'opera è (quasi) pronta. «Il **Mose** - ha sottolineato la commissaria Elisabetta Spitz - non è finito, ci sono 18 mesi di lavori e test. Bisognerà avviare il collaudo tecnico funzionale e poi serviranno alcuni anni di rodaggio per la progressiva ottimizzazione con controllo rigoroso dei costi». «Con questa prova e quelle che seguiranno nei prossimi mesi - ha però aggiunto - sarà possibile con le acque alte del prossimo autunno alzare le barriere per proteggere la città». Molto soddisfatto il premier Conte. «Capisco perfettamente le proteste e le sensibilità della salvaguardia dell'ambiente, o le valutazioni tecniche e ingegneristiche diverse - ha detto - ma adesso siamo nell'ultimo miglio e sarebbe assurdo non terminare l'opera. Siamo in anticipo sull'ultimo cronoprogramma e mi auguro che già da questo autunno l'opera possa proteggere Venezia». Conte ha parlato anche della gestione, esprimendo parere negativo alla proposta del governatore Zaia di far rinascere il Magistrato delle acque. «Stiamo lavorando - ha annunciato - a una struttura in cui tutte le autorità che hanno titolo, anche locali, parteciperanno alle decisioni. È una norma che vorremmo inserire già in sede di conversione del Decreto Semplificazioni». Era il 2003 quando Silvio Berlusconi scese a Venezia, per porre la prima pietra al cantiere affidato a un concessionario unico, il Consorzio Venezia Nuova, costituito nel 1985. La data di «fine cantiere» continuava slittare, dal 2011 al 2017, poi 2018. Arrivò poi il terremoto giudiziario. Nel giugno 2014 scattarono le manette per 35 persone coinvolte, nel sistema di mazzette del presidente del Cvn Giovanni Mazzacurati. Il Governo Renzi decise il commissariamento urgente del Consorzio e lo scioglimento del secolare Magistrato alle Acque.

## Il Giorno

Venezia

---

Gli amministratori incaricati di condurre a termine l' opera si trovarono tra mille difficoltà. A ottobre 2015 risultavano posate solo quattro paratoie su 78. L' amministrazione straordinaria ha lavorato di buona lena e ha concluso la sistemazione di tutte le dighe a gennaio 2019. La conclusione dell' opera è ora fissata al 31 dicembre 2021, con costo finale di 5.493 milioni di euro. Salvo sorprese, naturalmente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Manifesto

Venezia

### Miracolo in Laguna, il Mose si alza ma con il mare piatto

*Il test delle 78 paratoie contro le alte maree a Venezia è riuscito Conte: non è un nostro progetto ma ormai siamo all'ultimo miglio*

Nella tarda mattinata di ieri, tra le 11 e mezzogiorno, per qualche lungo minuto, la laguna di Venezia ha cessato di esistere come laguna. Una barriera di 78 paratoie lunga un chilometro e 600 metri, l'ha separata dal suo mare, troncando un equilibrio creatosi 6 mila anni fa, quando le acque cariche di detriti che scendevano dalle Dolomiti crearono un ambiente umido che non ha - aveva - uguali al mondo. A premere il simbolico bottone che ha dato il via a questo primo test del **Mose**, è stato il premier Giuseppe Conte, a bordo di una motonave carica di vip della politica e dei vertici del consorzio. Fuori, una quindicina di piccole imbarcazioni cariche di ambientalisti veneziani, ingaggiava una autentica battaglia navale con la flotta di lance e barconi, più due elicotteri, schierata dalla polizia a scorta della motonave. Che le paratoie si alzassero e, soprattutto, rientrassero nei propri alvei dopo l'emersione, non era affatto scontato. Le prove generali, una settimana fa, non erano andate affatto bene ed erano pochi i politici locali, anche quelli da sempre favorevoli al progetto, che si erano sbilanciati oltre un «auguriamoci che vada tutto bene», come ha laconicamente dichiarato il presidente della Regione, Luca Zaia.

Entusiasta dell'opera solo Luigi Brugnaro, sindaco della città e uno dei cinque attuali commissari del **Mose**: «Opera gigantesca, frutto dell'ingegnosità italiana e che non ha alternative». Ritardi, tangenti, inchieste, retate...? «Sono i mali dell'Italia. Tutta colpa del Governo. La politica degli incapaci mi fa schifo. Noi siamo per il fare». Assai più cauto il premier Conte. «Questa non è una inaugurazione. Siamo venuti qui per capire a che punto sono i lavori di quest'opera tanto criticata quando auspicata e rallentata nella sua esecuzione da corruzioni e malaffare. Il nostro approccio è funzionale. Non siamo stati noi a progettare ma ormai siamo arrivati all'ultimo miglio e non resta altro da fare che completarla». Al contrario di Brugnaro che etichetta gli ambientalisti che protestavano in barca come «una sorta di no vax», Conte spende qualche parola anche per i manifestanti che in quel preciso momento stavano facendo a «speronate» con le lance della polizia. «È giusto e comprensibile che ci sia una visione articolata e dialettica della questione. Ma anche chi protesta dovrà convenire che è nell'interesse di tutti, a questo stato dei lavori, augurarsi che l'opera funzioni. Tutti noi abbiamo davanti gli occhi le drammatiche immagini dell'acqua grande di novembre. Proprio quegli avvenimenti ci hanno spinto a finanziare il completamento dell'opera. Ora speriamo che funzioni». Già, speriamo. Perché, test o non test, che il **Mose** funzioni e ancora tutto da dimostrare. La prova è stata appositamente effettuata nelle esatte condizioni in cui le paratoie non saranno mai alzate: assenza di vento di scirocco (quello che spinge l'acqua in laguna), morto di marea, bassa pressione e condizioni meteo ideali. «Come se un collaudatore provasse un nuovo modello di fuoristrada nel salotto di casa sua invece che su un terreno accidentato - ha commentato Tommaso Cacciari del comitato No Navi che ha organizzato la manifestazione di protesta -. Questo test è stato una buffonata. Una farsa utile solo per ottenere altri finanziamenti. Per far alzare le paratoie hanno dovuto riempire l'Isola Nuova di generatori perché tutta l'energia elettrica della città non era sufficiente. Vogliamo vedere cosa succederà con un vento a 120 chilometri







## Il Manifesto

### Venezia

---

l' ora e una spinta di marea eccezionale come lo scorso novembre. Ci limitiamo a sperare che funzioni? Ma il punto poi, non è nemmeno questo. Il vero punto è chi salverà Venezia e la sua laguna». Per scavare il **Mose**, le bocche di porto sono state ampliate e cementificate, incrementando il numero e le intensità delle maree. L' opera ha assorbito tutte le risorse destinate a salvaguardare la laguna, comprese le bonifiche di porto Marghera. Sei miliardi di euro sono stati spesi per scombinare l' equilibrio idrico della laguna invece di ripristinarlo. Le paratoie, ammesso che funzionino nel migliore dei modi, risparmieranno ai veneziani di infilarsi gli stivali per quei 5 o 6 giorni all' anno di maree eccezionali. Ma la città oramai va sotto per 30 o 40 giorni perché la sua laguna non la difende più. Chi salverà Venezia?

## Mose al via tra le polemiche ma test superato per Venezia

*Un chilometro e mezzo di paratoie per separare il mare dalla Laguna. Governo schierato, il premier: adesso va concluso. Però altri 18 mesi di lavori*

IL CASO VENEZIA Funziona? Non c'è un sì o un no, la risposta esatta è: dipende. Dipenderà dalle condizioni meteorologiche, se tornerà a presentarsi l'onda di sessa, se lo scirocco spirerà con forza verso la terra, se il cielo aprirà le cataratte, se la marea raggiungerà il metro e 87 come la sera del 12 novembre 2019. Epperò c'è una certezza: le 78 paratoie nelle tre bocche di porto di Lido-San Nicolò, Malamocco-Alberoni, Chioggia, funzionano. TACCO Ieri si sono alzate, non tutte contemporaneamente perché dal momento in cui il professor Giovanni Ossola, commissario tecnico del **Mose**, ha premuto un tasto sul computer, c'è voluta più di un'ora e mezza perché tutti i 78 cassoni gialli emergessero dalle acque e formassero enormi, lunghe dighe capaci di separare la laguna dal mare. Non era mai successo prima. Data e orario sono da segnare, qualunque cosa un giorno possa succedere: venerdì 9 luglio 2020, ore 12.25, Venezia è un'isola isolata, la laguna non riceve più una goccia di acqua dal mare, tra il golfo di Venezia che sta nell'Adriatico e la laguna ci sono quattro dighe artificiali: due al Lido (sarebbe una, ma in mezzo c'è un'isola finta), una a Malamocco, una a Chioggia. Si potrà dire che il **Mose** funzionerà quando ci sarà davvero l'alta marea e non il mare piatto di questa calda giornata di luglio, con il sole che brucia le fronti degli illustri invitati. Il presidente del Consiglio è già stato informato: qualche chilometro più in là, nel bacino di San Marco, ci sono sei barchini di giovanotti dei comitati No **Mose**, quelli che da tempo immemore protestano contro un'opera che viene considerata vecchia, datata, troppo costosa da manutere, pietra di uno scandalo di tangenti che difficilmente Venezia riuscirà a cancellare. Giuseppe Conte dice quello che ormai i più pensano: si sono già spesi 5 miliardi e mezzo di euro, «siamo all'ultimo miglio», non c'è alternativa: «Il **Mose** va completato» e benché sia un'opera che «ha attirato moltissime critiche, è stata rallentata nella sua esecuzione ed è stata oggetto di chiari episodi di corruzione e malaffare che ne hanno compromesso il completamento», va finita. «Il **Mose** non è finito, ci sono 18 mesi di lavori e test - puntualizza il supercommissario Elisabetta Spitz - bisognerà avviare il collaudo tecnico funzionale e poi alcuni anni di rodaggio per l'avviamento». Nell'isola artificiale del Lido vengono montate due tensostrutture: una, mimetica dell'Esercito, dove vengono rinchiusi i cronisti; l'altra, bianca immacolata, a distanza di qualche centinaio di metri, dove siederanno e parleranno le autorità e i protagonisti dell'evento. E' il governatore Zaia a ricordare i numeri e le date della «via Crucis»: «Oggi in Veneto la parola **Mose** evoca l'inchiesta giudiziaria del 4 giugno 2014, 135 provvedimenti, 35 arresti». Zaia avanza anche una questione che prima o poi si dovrà porre: chi gestirà il **Mose**? da dove salteranno fuori i 100 milioni di euro all'anno per la manutenzione e l'esercizio? La richiesta del presidente della Regione di rivedere la scelta dell'ex premier Renzi che aveva abrogato il Magistrato alle Acque sarà accolta solo parzialmente: l'antica magistratura che la Serenissima Repubblica fece nascere nel 1501 ritornerà, ma sarà inglobata nella nuova struttura pubblica che il Governo si accinge a creare con un emendamento al Decreto Semplificazioni. BENEDIZIONE Insomma, non sarà «una passerella» questo evento al Lido, come dice Conte, ma queste barriere magari serviranno a non utilizzare le «passerelle» per difendersi dall'alta marea. Alle 10.48 si inizia, suona la sirena, don Alessandro impartisce la benedizione ai quattro punti cardinali, affida la città,







## Il Messaggero

Venezia

---

la sua acqua, la sua terra, i suoi abitanti, i suoi monumenti al patrono san Marco e alla Madonna Nicopeia. Intanto i cassoni cominciano a muoversi. Uno, due, tre, fino al numero 78. Tutti su, il test ha funzionato. la certificazione arriva dal Centro maree di Venezia: lo scarto tra laguna e mare è di oltre 30 centimetri. Basterà per difendersi dall' acqua granda? Alda Vanzan © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## GRANDI OPERE

### Venezia supera il grande test: il Mose si è alzato

*Alle 11 di ieri le 78 paratoie d'acciaio incernierate nel calcestruzzo si sono alzate Otto mesi fa il Governo stanziò 20 milioni di aiuti per i danni dell'acqua alta*

Jacopo Giliberto

Venezia Prima di tutto, il fatto. Il **Mose** funziona. Ieri mattina alle 11 nelle tre bocche di porto che uniscono l'Adriatico con la laguna le 78 paratoie colossali d'acciaio incernierate nel calcestruzzo del fondo del mare si sono alzate fra gorghi e mulinelli e hanno diviso le acque, come il Mosè, quello biblico con l'accento. Dopo migliaia di anni da quando esiste, per la prima volta la mutevole laguna di Venezia è stata separata dal suo mare. 20 milioni Il **Mose** funzionerà? Ieri in occasione della prima prova totale di chiusura delle bocche di porto la marea era una serenissima marea da appena 65 centimetri; ben diverse le condizioni furiose di otto mesi fa, quando un'acqua alta disgraziata e violentissima aveva allagato Venezia con 183 centimetri di onde rabbiose che devastarono un patrimonio artistico, culturale ed economico di valore incalcolabile. Nell'immediatezza del fatto arrivarono a Venezia il presidente del consiglio, Giuseppe Conte, e i ministri più coinvolti dalla salvaguardia di Venezia, a cominciare dalla ministra delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli, e stanziarono aiuti per 20 milioni. Un test, non una passerella E ieri Conte e De Micheli con la commissaria straordinaria al **Mose** Elisabetta Spitz si sono presentati sul **Mose** in favor di telecamere e con la benedizione di don Alessandro, il reverendo parroco di Treporti in elegante tonaca lunga color ecru, per l'evento di funzionamento dell'intero sistema. Finora il **Mose** era stato fatto funzionare solamente per singole sezioni, mai tutto insieme. Ha assicurato Conte che è stato un «test» e non «una passerella né un'inaugurazione» - sarebbe stata la terza, dopo quella fiabesca voluta dal politico socialista Gianni De Michelis e quella condotta nel 2003 dall'allora premier Silvio Berlusconi per l'apertura del cantiere. Manca il cervello Sono passati 17 anni da quel 2003 quando una draga rovesciò in acqua la prima dose di roccia fra gli applausi di ministri e sottosegretari, e il **Mose** non è finito. Funziona, come s'è visto ieri, ma non è finito. La commissaria Spitz dice che «servono ancora 18 mesi», cioè l'anno e mezzo previsto per la consegna dell'opera con collaudi e certificazioni per il 31 dicembre 2021 già previsto. I muscoli di acciaio e calcestruzzo, gli arti colossali del **Mose** ci sono. Manca il cervello. Manca la futura agenzia che dovrà gestirlo, non si sa bene ancora come. Manca la modellistica fine di funzionamento. Le regole d'ingaggio. I cablaggi di sicurezza di fibra ottica. I gruppi elettrogeni d'emergenza. Le linee antincendio. I sistemi di ridondanza. E soprattutto mancano gli ultimi 200 milioni con i quali il Consorzio Venezia Nuova dovrà finire l'opera per salvare Venezia. I soldi ci sono, sono stati stanziati tempo fa, ma non vengono erogati. Rimangono nelle casse dello Stato. Così in queste settimane alcune aziende che stavano realizzando l'impiantistica e la tecnologia del **Mose** hanno minacciato di chiudere il cantiere e di rimandare a casa i tecnici se i pagamenti pattuiti non arriveranno. La partita delle infrastrutture Un altro capitolo economico riguarda la manutenzione e la gestione futura. Non meno di 80 milioni l'anno, è la stima delle poste a bilancio del Consorzio Venezia Nuova. Non





## Il Sole 24 Ore

### Venezia

---

meno di 100 milioni, è la stima più ricorrente. Non meno di 120 milioni l'anno è la stima più probabile. Spropositi economici? Di sicuro il **Mose** in questi 17 anni di lavori e di inchieste giudiziarie finora è costato almeno 5,3 miliardi su una previsione finale di 5,5 (gli ultimi 200 milioni sono quelli stanziati ma non erogati). Secondo stime approssimate, gli sperperi faraonici e il denaro pubblico scialacquato possono essersi aggirati attorno al miliardo. Nel 2014 le inchieste giudiziarie hanno fermato il mulinare di denaro e hanno messo il Consorzio Venezia Nuova sotto il controllo rigoroso di tre commissari, dell' autorità anticorruzione di altri organismi severi di verifica. Ma da mesi a Venezia si gioca una battaglia per il controllo decisivo di grandi infrastrutture e istituzioni: Camera di Commercio, **Mose**, Autorità del porto, Fondazione Cassa di Risparmio e così via . © RIPRODUZIONE RISE.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Mose, il test funziona ma 6 paratoie restano su Conte: «Ultimo miglio»

*Cerimonia con il premier e i ministri all' isola artificiale del bacàn. Tutte le barriere sollevate insieme per la prima volta. La necessità di trovare un miliardo di euro*

Alberto Vitucci / venezia Non è bastata la benedizione di don Alessandro, parroco di Treporti. La sabbia non ha avuto riguardo nemmeno del Presidente del Consiglio. E le sei paratoie non sono tornate nei loro alloggiamenti, sul fondo, com' era già successo la settimana scorsa. «Abbiamo un problema della sabbia, dobbiamo risolverlo», aveva spiegato il progettista Alberto Scotti al premier Giuseppe Conte appena sbarcato sull' isola artificiale del bacàn. Poca cosa, si dirà, rispetto all' eco mediatica della cerimonia di ieri. Le 78 paratoie del **Mose**, nelle quattro barriere di Treporti, Lido, Malamocco e Chioggia, sono state sollevate per la prima volta tutte insieme. Ci hanno messo un' ora e 37 minuti, più del doppio di quanto previsto dal progetto. Ma l' effetto è riuscito. Applausi dalla motovedetta della Guardia Costiera dove le autorità hanno seguito il "test" a pochi metri dalle paratoie sollevate. Il bottone lo ha premuto l' amministratore straordinario del Consorzio, Francesco Ossola. A gruppi di quattro per ogni bocca di porto le paratoie sono state riempite d' aria, fino a sollevarsi tutte insieme. Operazione avviata alle 10.48, conclusa con l' ultima paratoia di Malamocco alle 11.25. Cerimonia solenne. Anche se il premier Conte ha ridimensionato il carattere di "inaugurazione". «È un test», scandisce. Anche se il primo con tutte le paratoie insieme. Ma in condizioni di mare assolutamente calmo. Tutt' altro dalla burrasca simil tropicale e del 12 novembre, con onde alte tre metri e venti a 100 chilometri l' ora. «Test ce ne saranno ancora», dice il Presidente, «in tutte le condizioni di mare». Rende l' onore della armi ai dimostranti in barca, tenuti lontani da elicotteri e motovedette. «Capisco le proteste, ma adesso sarebbe assurdo fermarsi. Siamo all' ultimo miglio, l' opera va conclusa. E tutti dobbiamo sperare che funzioni». Il **Mose** non è finito, e ancora non funziona. Ci sono problemi e criticità, a cominciare dai depositi di sabbia. Allora perché questa "inaugurazione" solenne? Conte spiega che il governo si era preso un impegno, dopo l' acqua grande del 12 novembre 2019. E adesso intende mantenerlo. La commissaria Elisabetta Spitz, che ha organizzato l' evento, assicura che per novembre il **Mose** potrà funzionare per le acque alte e altissime. Un chilometro e mezzo di dighe che oggi funzionano», dice Conte, «siamo venuti qui per toccare con mano e vedere come procedono i lavori. Un approccio laico e pragmatico, per un' opera che non abbiamo progettato noi, rallentata dalla corruzione e dal malaffare». Ma allora, perché? Si dice che il governo abbia voluto dare un segnale forte. Della necessità di completare un' opera che Conte definisce «poderosa». Per richiedere all' Unione Europea finanziamenti adeguati. Ieri, dopo un sopralluogo con il sindaco a Pellestrina, il premier è volato a Bruxelles. Missione "diplomatica", dunque. Per trovare non soltanto i 600 milioni che mancano al completamento del **Mose**. Ma anche i 200 necessari alla sua manutenzione per i prossimi due anni, altri 100 per riparare tutti i guai e i guasti scoperti. Intanto il premier incassa. Cita Broskij (forse senza sapere che un suo libro edito dal Consorzio era stato una strenna natalizia nel periodo Mazzacurati). «Abbiamo stanziato come governo 106 milioni dopo l' acqua grande del 2019», dice, «ma non è con i risarcimenti che si risolvono i problemi. Dobbiamo fermare l' acqua alta. Per questo speriamo che adesso il **Mose** possa finalmente realizzare la sua funzione».





## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

---

Nell' isola di cemento, fra compressori e cantieri, premier e ministri camminano per raggiungere la "control room". Da qui i tecnici coordinano le operazioni di movimentazione del sistema. A un certo punto le autorità si imbarcano sulla motovedetta della Guardia costiera. Ma le ultime paratoie tardano a sollevarsi, per via degli strumenti non ancora tarati. La schiera di Treporti (21 paratoie) si solleva tutta intorno alle 12.15. Sono le paratoie più vecchie, interessate dalla corrosione e dalla perdita della vernice protettiva. E anche dalla sabbia, che ne ha bloccato la discesa negli ultimi test. Quattro di quelle verso Punta Sabbioni, luogo dal toponimo evocativo, non si sono riposizionate nei cassoni in calcestruzzo sul fondale. «Sono rimaste sollevate per qualche grado, circa un metro e mezzo», confermano i tecnici. Altre due non si sono "chiuse", rialzate di circa mezzo metro. Inconveniente segnalato da tempo. «Fin dal 2006», dice il professore di Idraulica, Luigi D' Alpaos. Ma nei cassoni non sono stati inseriti strumenti per la pulizia da sabbia e sedimenti. E la rimozione del materiale dovrà essere fatta ogni volta grazie a una sorta di robot, anche questo dai costi piuttosto elevati. Ma di tutto questo ieri non si è parlato. L' importante era far vedere al mondo (e all' Unione Europea) che il **Mose** non è soltanto scandali e ruggine. Ma può funzionare. Adesso i test continueranno per riuscire a concludere l' opera e a collaudarla nei tempi annunciati. Cioè il 31 dicembre del 2021. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

diserta il commissario fiengo, che scrive una lettera a conte

### Il governo: «Pronta l' Agenzia per gestire Mose e laguna»

**Martella:** «Entrerà nel decreto Semplificazione». Ne faranno parte Regione e Città metropolitana. «Resta il presidio di legalità, Consorzio da liquidare»

veneziana «Una struttura collegiale pubblica che si prenda la responsabilità della gestione del **Mose** e della laguna. Di cui dovranno far parte anche Città metropolitana e Regione. E il Magistrato alle acque sarà il suo braccio operativo». Il premier Conte risponde così a chi gli chiede di ripristinare l' antica istituzione, creata nel 1501 dalla Repubblica Serenissima e sciolta dal governo Renzi dopo lo scandalo del 2014. Una linea spiegata anche dal sottosegretario alla presidenza, Andrea Martella, e dalla ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli. «Nelle prossime ore il provvedimento sarà inserito nel decreto Semplificazione», dice De Micheli. Significa che il Consorzio Venezia Nuova sarà sciolto? «Il commissariamento durerà finché l' Agenzia entrerà in vigore», dice Martella, «cioè pensiamo entro la fine del 2021. A quel punto si procederà a liquidare il Consorzio». Ma il premier precisa: «Il presidio della legalità resta». Una risposta a chi gli aveva chiesto la ragione dell' assenza dell' amministratore straordinario Giuseppe Fiengo. E anche dal banco dei relatori dell' altro amministratore Francesco Ossola. Fiengo ha scritto una lettera a Conte, facendo il punto delle situazione e

scusandosi per l' assenza dovuta a motivi familiari. In cinque anni di commissariamento, in ogni caso, è stata completata la posa delle paratoie, ieri "inaugurate" alla presenza della commissaria Elisabetta Spitz - nominata in dicembre - e del provveditore Cinzia Zincone. «Tre donne», ha sottolineato con orgoglio la ministra. E annuncia che nei prossimi giorni sarà pronto anche il "Protocollo fanghi", necessario per riavviare gli scavi dei canali e lo smaltimento dei sedimenti. Fermo da anni, ora pronto a essere approvato. Il governo è rappresentato, oltre che da Conte e dai ministri De Micheli e D' Incà, anche dalla ministra dell' Interno Luciana Lamorgese, dai sottosegretari Andrea Martella, Achille Variati e Pierpaolo Baretta. Un segno di attenzione a Venezia, che viene apprezzato dal sindaco e dal presidente della Regione. Derubricata a test invece la "cerimonia di inaugurazione", come appariva nei primi inviti. Giornalisti confinati sotto la tenda dell' Esercito, sulla parte ovest della grande isola da 65 mila metri quadrati creata negli anni Novanta per costruirci le centrali elettriche, le sale di controllo, i generatori e i compressori. Zincone cita Hegel e parla di «opera ciclopica» che ora è in grado di proteggere la città. Si richiama ai tanti che hanno contribuito a realizzarla. Ieri alla cerimonia in barca c' erano gli ex dirigenti del Magistrato alle Acque Alfredo Riondino, Roberto Daniele, Maurizio Pozzato e il direttore generale Marcello Arredi. Si sono visti in città anche gli ex Roberto Linetti e Ciriaco D' Alessio. --A.V.© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il progettista

### Scotti: «La sabbia è un problema Il ritardo? Colpa degli strumenti»

venezia«Ci abbiamo messo più tempo perché ancora non è tutto a posto. Ma siamo soddisfatti». Alberto Scotti, progettista del **Mose**, accoglie il premier Conte nella control room. «Lei era all' Università quando ha cominciato a progettare il **Mose** 33 anni fa», scherza il presidente, «quando sarà finito sarà già in pensione...». Scotti, uomo Technital (gruppo Mazzi) segue la sua creatura dagli anni Ottanta. L' unico che rappresenta la continuità fra le varie fasi del **Mose**. «La sabbia c' è, per forza», dice, «finché non sarà pronto lo strumento per la pulizia. Prima di allora bisogna intervenire a mano». Il test in ogni caso è servito. «Per capire cosa non va, per tarare gli strumenti», dice Scotti. C' è stato anche un certo rallentamento. Un' ora e 37 minuti, quando le paratoie dovrebbero sollevarsi in poco più di venti. «Anche questo lo sapevamo», spiega, «gli strumenti non si sa perché sono stati calibrati per portare meno della metà del volume di aria necessario a far sollevare la paratoia». Insomma, l' aria non passa e il tempo aumenta. Strumenti da mettere a punto, in qualche caso da cambiare. In ritardo anche Malamocco, dove l' ultima paratoia si è alzata dieci minuti dopo le altre. «Eravamo partiti un po' dopo». Tutte le barriere sono venute su. Ma il mare era calmissimo. «Dunque è stata facile? «Ma anche con le onde non sarebbe cambiato», dice, «adesso bisogna organizzare la gestione. E cominciare a pensarci adesso». —A.V.





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L' appello de Presidente della Regione Luca Zaia al governo: «Via Crucis lunga quarant' anni»

### «Rimettere in piedi il Magistrato alle acque e affidare la gestione del Mose al Comune»

le reazioni «Rimettere in piedi il Magistrato alle Acque, cancellato con una scelta sbagliatissima dal governo Renzi nel 2014. E affidare la gestione del **Mose** al Comune». Luca Zaia, presidente della Regione, lancia l' assist al sindaco Brugnaro. Non si entusiasma per il **Mose**. «Una via Crucis lunga 40 anni. Ma adesso deve funzionare. Ci preoccupa la gestione, 100 milioni l' anno non sono pochi. Ma adesso va finito». Il sindaco Luigi Brugnaro ringrazia pubblicamente il premier per gli aiuti dati dal governo e l' interesse dimostrato per Venezia. «Siamo contenti che torni da noi», dice, «non sono passerelle ma segni di attenzione, il coraggio di metterci la faccia. Sul **Mose** la storia dirà di quello che è successo, Adesso bisogna finirlo, difendere la città. E ricordarsi che Castello va sotto anche con i 120 centimetri. Non basta il **Mose**, bisogna pensare anche alla manutenzione, alle altre opere E alle navi da crociera. il progetto è fermo dal 2017 e ci sono persone senza lavoro». Pierpaolo Baretta era ieri sull' isola del **Mose** nella sua veste di sottosegretario all' Economia. «Bene il test», dice, «ma bisogna adesso completare l' opera in sicurezza e nel rispetto dell' ambiente. E non dimenticarsi della manutenzione». «La prova generale ha dimostrato che funziona», commenta il ministro Cinquestelle Federico D' Incà, «non è un' opera risolutiva per l' acqua alta, ma ci consentirà di prendere tempo e contrastare il cambiamento climatico. Dovremo vigilare per evitare che la Cosa pubblica diventi terreno per proliferare sprechi e corruzione». C' è anche Luigi Zanda tra gli invitati, primo presidente del Consorzio Venezia Nuova negli anni Ottanta, adesso senatore del Pd. «Un' opera straordinaria», dice, «anche se la sua storia è stata sporcata dalla corruzione». C' è anche Andreina Zitelli, che nel 1998 firmò la relazione sulla Via (Valutazione di Impatto ambientale) contraria alla grande opera. «Bisogna prendere atto», dice, «di tutto quello che è successo e che non funziona. Il governo deve avviare un' opera di difesa della laguna e della sua sostenibilità, cominciando proprio dalle grandi navi». Secondo Sergio Vazzoler, fondatore del Centro maree del Comune 40 anni fa, si tratta di un sistema che non funziona. E che deve dipendere dalle previsioni della marea. --alberto vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il viaggio a pellestrina

### Conte, il ritorno sull' isola ferita «È stato un segnale importante»

PELLESTRINA 11 novembre, dopo "l' acqua grande", quando ancora Adriano aveva un metro di acqua dentro la taverna il Premier Giuseppe Conte gli aveva fatto visita promettendo che sarebbero arrivati i soldi dal Governo per contribuire a sistemare i danni. La seconda promessa era stata che il prima possibile, una volta riparati i danni, sarebbe ripassato per vedere se i soldi erano arrivati e se erano serviti. E così ieri pomeriggio, dopo aver presenziato al test sulle paratoie del **Mose**, Giuseppe Conte si è presentato a casa di Adriano Ballarin, pescatore di Pellestrina. Una visita preannunciata dai carabinieri della locale stazione, il giorno prima. «Io ero già rimasto contento che fosse venuto l' altra volta per vedere di persona i danni che l' acqua aveva fatto. Avevo tutta la taverna allagata. Infatti l' acqua era entrata dalle bocche di lupo sfondando le finestre. Alla fine mi sono trovato con tre metri e mezzo di acqua in casa. Ieri il Presidente mi ha fatto un' altra bella sorpresa. È stato gentilissimo, mi ha chiesto se tutti i soldi che avevo chiesto mi erano arrivati e se ero riuscito a sistemare i danni. Io non ho nulla di cui lamentarmi e gli ho pure detto che anche il Comune ha mantenuto le sue promesse. E questo pure nel mettere in sicurezza le rive. La visita del presidente Conte ci ha fatto molto piacere». Prima di ritornare a Venezia, naturalmente la foto di rito con la moglie e la figlia più piccola di Adriano. Immagine scattata dal figlio più grande del pescatore. Prima di salire in barca per far ritorno in Centro Storico, il Premier ha stretto altre mani di pescatori e salutato gli abitanti dell' isola che ha incrociato sul tragitto. --C.M.





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Mose, il test funziona ma 6 paratoie restano su Conte: «Ultimo miglio»

*Cerimonia con il premier e i ministri all'isola artificiale del bacàn. Tutte le barriere sollevate insieme per la prima volta. La necessità di trovare un miliardo di euro*

Alberto Vitucci / venezia Non è bastata la benedizione di don Alessandro, parroco di Treporti. La sabbia non ha avuto riguardo nemmeno del Presidente del Consiglio. E le sei paratoie non sono tornate nei loro alloggiamenti, sul fondo, com'era già successo la settimana scorsa. «Abbiamo un problema della sabbia, dobbiamo risolverlo», aveva spiegato il progettista Alberto Scotti al premier Giuseppe Conte appena sbarcato sull'isola artificiale del bacàn. Poca cosa, si dirà, rispetto all'eco mediatica della cerimonia di ieri. Le 78 paratoie del **Mose**, nelle quattro barriere di Treporti, Lido, Malamocco e Chioggia, sono state sollevate per la prima volta tutte insieme. Ci hanno messo un'ora e 37 minuti, più del doppio di quanto previsto dal progetto. Ma l'effetto è riuscito. Applausi dalla motovedetta della Guardia Costiera dove le autorità hanno seguito il "test" a pochi metri dalle paratoie sollevate. A gruppi di quattro per ogni bocca di porto le paratoie sono state riempite d'aria, fino a sollevarsi tutte insieme. Operazione avviata alle 10.48, conclusa alle 11.25. Cerimonia solenne. Anche se il premier Conte ha ridimensionato il carattere di "inaugurazione". «È un test», scandisce. Anche se il primo con tutte le paratoie insieme. Ma in condizioni di mare assolutamente calmo. Tutt'altro dalla burrasca simil tropicale del 12 novembre, con onde alte tre metri e venti a 100 chilometri l'ora. «Test ce ne saranno ancora», dice il Presidente, «in tutte le condizioni di mare». Rende l'onore della armi ai dimostranti in barca, tenuti lontani da elicotteri e motovedette. «Capisco le proteste, ma adesso sarebbe assurdo fermarsi. Siamo all'ultimo miglio, l'opera va conclusa». Il **Mose** non è finito, e ancora non funziona. Ci sono problemi e criticità, a cominciare dai depositi di sabbia. L'importante era far vedere al mondo (e all'Unione Europea) che il **Mose** non è soltanto scandali e ruggine. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Fumogeni, slogan e spruzzi Battaglia navale dei No Mose

*Una piccola flotta di contestatori è partita dai Magazzini del Sale alle 8,30 di mattina Il leader Cacciari: «Opera pensata per non funzionare, è un insulto alla città»*

veneziana Hanno urlato con tutta la loro voce la corruzione e l'impatto ambientale del **Mose**. E se non hanno superato la barriera delle forze dell'ordine, la flotta di barchini con bandiere al vento e fumogeni colorati contro la grande opera è apparsa su ogni media. Ieri i No **Mose** hanno fatto di tutto per guastare la festa della cerimonia di presentazione e per ricordare una storia fatta di un passato di tangenti e di un futuro carico ancora di incertezze. Con il loro stile da pirati della laguna, gli irriducibili dei movimenti Ambiente Venezia e No **Mose** di prima mattina sono saliti in sella ai loro barchini per cavalcare le onde. La corsa è stata uno slalom dopo l'altro per evitare carabinieri, polizia di Stato e locale, guardia di finanza e guardia costiera e si è conclusa a Sant'Andrea dove gli attivisti sono rimasti fino alle 1130 per poi tornare ai Magazzini del Sale, da dove la protesta ha avuto inizio. Sono le 8.30 di un venerdì caldissimo che si preannuncia bollente e non solo per il sole tropicale che già brucia. L'obiettivo dei manifestanti è mostrare alle autorità che quella cerimonia è, come dirà il leader Tommaso Cacciari, una «buffonata». L'appuntamento è ai Magazzini del Sale dove si incontrano tre generazioni di manifestanti: da Salvatore Lihard e Flavio Cogo, storici ambientalisti, passando per i portavoce attuali come Cacciari, Chiara Buratti o Marco Baravalle per poi arrivare a Sofia Demasi insieme ai giovanissimi di Fridays For Future. Una ventina di barchini è pronta per partire, mentre Stefano Michieletto con un altoparlante ribadisce perché l'opera «non s'ha da fare». Ognuno è munito di bandiera, qualcuno ha dei fumogeni. Alle 9 la flotta agguerrita accende i motori e parte per il Bacino dove incontrerà altre barche e le prime della polizia. Gli attivisti sono decisi a non lasciare che tutto avvenga nel silenzio. Il primo segnale della missione arriva con una nuvola rosa. È il fumogeno che viene acceso sotto al ferry-boat Eraclea, ormeggiato a San Zaccaria, dove i manifestanti dicono che a bordo ci sia parte delle personalità invitate alla cerimonia. Urla, fischi e qualche insulto e poi via, verso il Lido. «È un insulto alla città» dice Cacciari dalla sua barca, «la caratteristica del **Mose** infatti è che è un'opera pensata per non funzionare perché prima hanno ideato il sistema corruttivo, cioè la concessione unica, e su questo hanno pensato l'opera che è stata fatta proprio perché sia più lunga possibile, per non funzionare e per togliere soldi alla città». La rabbia cresce e così il desiderio di togliere la maschera a quella che chiamano una «pagliacciata»: «Dopo tutto questo fanno una cerimonia di presentazione di un'opera che ha sottratto i soldi dei contribuenti? È una buffonata». Quando il ferry-boat parte i barchini lo seguono e all'orizzonte già si intravede un primo blocco di altrettante forze dell'ordine che segue i manifestanti, senza intervenire. Sulle 9.30 si raggiunge il Forte di Sant'Andrea, dove un grande striscione No **Mose** è stato appeso dagli ambientalisti. Tra i manifestanti ci sono il candidato sindaco Giovanni Andrea Martini e anche una cittadina, Anna Zemella. È qui che le barche delle forze dell'ordine con moto d'acqua e due elicotteri, della Guardia di Finanza e della Polizia, entrano in scena per bloccare i manifestanti. Iniziano due lunghe ore di tentativo di oltrepassare la linea con alcuni momenti di tensione, speronamenti più o meno involontari e tanta acqua che alcune barche delle forze dell'ordine fanno entrare nei barchini spostandosi velocemente. Ma i manifestanti reagiscono, sparando sulle forze dell'ordine con qualche





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

pistola d' acqua o tirando acqua con delle palette. Il silenzio della laguna è rotto da una sirena della polizia che suonerà fino alla fine, senza coprire il grido che si leva a squarciagola dagli attivisti che urlano: «Vergogna». --vera mantengoli© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La laguna divisa dal mare Ma per l' avvio del Mose sei paratoie restano su

Per la prima volta sale la diga per Venezia Necessari 137 minuti con qualche intoppo

DAL NOSTRO INVIATO GIAMPAOLO VISETTI

VENEZIA - Lento. Dopo trentasette anni di parole però, almeno per oggi, il **Mose** è tutto su. Un' ora e trentasette minuti, per uscire dall' acqua. Rispetto a 17 anni di lavori, per un enigma chiamato "dighe mobi-li", è un battito di ciglia. «Tempi particolarmente lunghi - ammette il padre dell' opera, Alberto Scotti - perché non è ultimato. Non è con questi ritmi che, in emergenza, salviamo Venezia dall' alta marea. A fine lavori saremo operativi in mezz' ora». Sull' isola artificiale davanti al Lido, il premier Conte, i ministri De Micheli, Lamorgese e D' Incà, il governatore veneto Zaia e il sindaco Brugnaro, nascondono la delusione. Per la prima volta nella storia, grazie alle 78 paratoie delle 4 barriere che chiudono le 3 bocche di porto, la laguna di Venezia è stata divisa dal mare Adriatico. L' ennesima "inaugurazione", precipitosamente degradata a "prova generale", rivela però che dopo 6 miliardi di euro finiti sott' acqua, non è ancora cambiato abbastanza. Il **Mose** rimane una tela di Penelope incerta e senza fine. La conferma, nel pomeriggio. Sei paratoie, al largo di Punta Sabbioni, bloccate dal fango non rientrano nei loro cassoni. Già successo una settimana fa. Ora serve un robot, a prezzi da capogiro, per aspirare la sabbia e salvare l' impianto. «Capisco chi contesta - incoraggia Conte - ma siamo all' ultimo miglio e tutti devono concentrarsi su un unico obiettivo: completare il progetto per salvaguardare Venezia dalle catastrofi. Sono venuto a verificare». Poco prima un altro tentativo di sdrammatizzare: «Quando qui hanno cominciato a costruire - dice il premier al commissario del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola, che imbarazzato gli anticipa la criticità - lei era ancora studente all' università ». Di nuovo oggi c' è così che un mondo incredulo, alle 10.48, può finalmente vedere i 78 blocchi di cemento giallo che si alzano come una Grande Muraglia per difendere la città-tesoro più minacciata di un pianeta dal clima sconvolto. Il centro maree conferma: funziona. Di vecchio c' è che il prodigio, grazie a 65 mila metri quadri di cantiere sommerso, mille chilometri di tubi e cento di cavi elettrici, si compie a fatica. Anche i droni dell' Esercito cedono alla noia e inquadrano la protesta degli ambientalisti: decisi a conquistare l' isolotto che ospita la control room e impegnati in una battaglia navale a colpi di idranti con la Guardia costiera. Tutto quanto fa spettacolo perché ormai non finire il **Mose**, più che difficile, è impossibile. A fine giornata si conferma però che la missione rimane un atto di fede. «Restano 18 mesi di lavoro - dice il commissario straordinario Elisabetta Spitz - servono collaudi tecnici e funzionali, poi anni di rodaggio. Entro l' autunno però in caso di emergenza possiamo tirare su le dighe ». Zaia, fuori onda, commenta: «Credono di aver fatto qualcosa di eroico». Opinione comune, a Venezia: perché alzare il **Mose** in piena estate, a mare piatto, vento zero e marea di 56 centimetri a prova già finita, viene paragonato a «collaudare un paravalanghe in totale assenza di neve». A giustificare l' esibizione, il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone. «I test calmi - dice - sono fondamentali per registrare la sincronizzazione e analizzare le correnti. Presto faremo anche prove sotto stress». A emergere è così la ragione reale dell' ultima tra le oltre 50 "prove generali" del **Mose** già celebrate. «In queste ore - annuncia il ministro De Micheli - il governo sta definendo le norme della nuova struttura e dei finanziamenti per l' intero sistema della laguna. Nonostante il blocco-Covid, siamo in anticipo sui tempi: persone e risorse ci sono». Tradotto: il



consorzio che ha costruito il **Mose**,



## La Repubblica

### Venezia

---

commissariato nel 2014 dopo lo scandalo-tangenti, sta per essere sciolto a favore di un' agenzia speciale "largamente collegiale". Il Magistrato delle Acque, rottamato da Renzi dopo cinque secoli e invocato da Zaia e Brugnaro, non risorgerà. Lo Stato non fa un passo indietro. Per il Mose però, entro fine 2021, serve circa un altro miliardo: 600 milioni per finirlo, 100 per un anno di manutenzione, 100 per saldare i debiti con le imprese, 100 per riparare i guasti e 100 per rendere navigabile la laguna a dighe alzate. Soldi che a Roma e a Bruxelles, dove non tutti i partiti e gli Stati tifano per il pozzo senza fondo di Venezia, vanno trovati subito, nel braccio di ferro post Covid sulle grandi opere. Fondamentale, per la caccia a finanziamenti e gestione, mostrare in euro-diretta le immagini di un Mose che almeno comincia a funzionare. «Avevamo promesso - conclude De Micheli - di proteggere Venezia: manteniamo l'impegno». Unica cosa certa: la speranza. Così, tra molti musì lunghi, un solo brivido comune tra gli oltre 500 invitati all' evento: «Come per il ponte Morandi - azzardano Conte e De Micheli - anche per il Mose abbiamo bruciato le tappe». ©RIPRODUZIONE RISERVATA

## Giù il pulsante e il Mose si alza. La diga che salverà Venezia funziona

*Il primo test dell'opera iniziata 32 anni fa. Imprevisto sull'abbassamento: 6 paratoie restano su*

FABIO POLETTI - INVIATO A VENEZIA - Tutto bene o quasi. Si alza tutto. Ma non si abbassa tutto. Dopo quasi 40 anni - era il 1984 quando venne piantato il primo dispositivo in Laguna anche se il cantiere è iniziato per davvero nel 2003 - il **Mose** inizia a vivere. La battuta fuori onda del premier Giuseppe Conte all'ingegnere progettista Alberto Scotti, che da 33 anni lavora al **Mose**, è destinata alla storia: «Avrà iniziato a progettare quando ancora andava all'Università...». Sorride l'ingegnere e replica: «Di anni ne avevo già 44, ma non credo che mi avrebbero dato un incarico simile ai tempi dell'Università». Alle 10 e 48 il premier Giuseppe Conte, accompagnato dai ministri Paola De Micheli, Federico D'Incà e Luciana Lamorgese, dalla control room dell'isola che non c'era, schiaccia il pulsante che fa alzare le 78 paratoie gialle, lunghe 1 chilometro e 600, che proteggono Venezia dal mare aperto, dal Lido a Malamocco, giù fino a Chioggia. L'ingegner Scotti ammette di essere emozionato: «Quando mi dicono che il **Mose** è come se fossi mio figlio, rispondo casomai il nipote, con il tempo che c'è voluto. Ma siamo in Italia. Per fortuna ho fatto anche altro. Sto progettando il più grande porto al mondo in Iraq, valore 8 miliardi. In otto anni è quasi finito. Per il **Mose** ci sarebbe voluto metà del tempo, i problemi sono noti a tutti». Quarant'anni e quasi 6 miliardi già spesi, costringono a spingere il piede sull'acceleratore. Il premier promette quasi l'impossibile: «Concentriamoci su quest'opera che deve essere completata entro il prossimo autunno inverno». L'ingegner Scotti fa l'ingegnere e guarda alla sua millimetrica road map: «Sarà terminato alla fine del 2021. Stiamo parlando di un'opera che non ha eguali al mondo. Certo che ero emozionato ma a dirla tutta, le paratoie le avevamo già fatte alzare altre 82 volte ma non tutte insieme». Il **Mose** non è solo un tormentone per i veneziani, è anche un'opera divisiva. Lo dimostrano i dieci barchini dei "No **Mose**" che incrociano appena fuori piazza San Marco. A loro si rivolge direttamente Giuseppe Conte: «Giusto avere dubbi, giusta la dialettica, ma a chi protesta dico concentriamoci sull'obiettivo di completare il **Mose**. Facciamo in modo che funzioni. Di fronte all'ultimo miglio la politica si assume le proprie responsabilità». Se il mare si farà grosso, facendo arrivare l'Acqua Granda fino a piazza San Marco, le paratoie in 30 minuti saranno in grado di fermare le maree. Oggi che si fa il test generale ci vogliono 90 minuti. Si chiamava Modulo Sperimentale Elettromeccanico all'inizio. È rimasto **Mose**, come nella Bibbia, a dividere le acque. Il Centro Maree conferma che l'acqua in Laguna è più bassa di 30 centimetri. Davanti alla platea delle autorità con don Alessandro che benedice le paratoie, Giuseppe Conte promette presto un cambio di passo anche nella gestione: «Stiamo lavorando ad una struttura in cui anche le autorità locali parteciperanno alle decisioni. Una norma che vorremmo inserire nel "Decreto semplificazioni"». Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli ammette che il **Mose** «è stata un'opera travagliata e faticosa, con accelerazioni, frenate, ma molti degli impegni presi sono stati mantenuti». Più che travagliata per anni il **Mose** è stato il bancomat di politici e imprenditori. Un arraffa arraffa finito nel 2014 con decine di arresti e costato la poltrona all'ex governatore Giancarlo Galan e all'ex sindaco Giorgio Orsoni. Un periodo in cui l'ingegner Alberto Scotti, anche se era solo un





## La Stampa

Venezia

---

tecnico, venne allontanato: «Sono stato estromesso dal 2010 al 2015 dalla precedente gestione del **Mose**. Diciamo che davo fastidio. Essere qui oggi è una bella soddisfazione. Quando si sono alzate le paratoie ho rivissuto questi 33 anni, con tutti i momenti complicati, molto complicati». Perché il **Mose** sia completamente operativo ci vorranno ancora 18 mesi, tra collaudi e rodaggio. Ma è chiaro, come promette il supercommissario Elisabetta Spitz, che niente sarà più come prima: «Procedure trasparenti e controllo rigoroso dei costi». Sui passi da compiere nella gestione del **Mose** il governatore Luca Zaia chiede che venga ricostituito il Magistrato delle Acque, cancellato da Matteo Renzi pochi giorni dopo gli arresti del 2014, e insiste: «È ora di dare la gestione del **Mose** al Comune di Venezia». Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro annuisce: «Io sono qui a rappresentare i cittadini, i clienti del **Mose**, chi non deve più vedere la sua casa finire sott' acqua». Annuisce l' ingegner Alberto Scotti: «Funzionerà, certo che funzionerà». - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Passerella di Conte al collaudo delle dighe mobili. I Cinquestelle applaudono, eppure per anni hanno raccontato all' Italia che quest' opera era inutile e si poteva fermare

## Prima non volevano il Mose ora i grillini ne vanno fieri

*Il test è un successo: isolata la laguna*

LORENZO MOTTOLA Quanta nostalgia devono aver provato i veterani Cinquestelle. La giornata di ieri poteva essere un' occasione ideale per una rimpatriata: si sarebbero potuti trovare tutti in laguna a bordo di qualche gommone, a sventolare bandieroni "No-Mose" e a discutere di scie chimiche e di quanto sia pericoloso vaccinarsi. E invece i tempi sono cambiati: il Movimento si è rimangiato la gran parte delle promesse fatte nel corso di anni di battaglie contro le grandi opere. I notabili M5S hanno così passato la mattinata a prendersi i meriti per il completamento dei lavori sulle paratie di Venezia. Quelle che loro volevano cancellare. S' è messo ad applaudire perfino il ministro D' Incà, lui che nel 2015 presentava dossier in Parlamento per denunciare la «totale inutilità» di questa infrastruttura. E lo stesso vale per tanti suoi colleghi, che ancora nel 2017 raccontavano come un governo pentastellato avrebbe utilizzato i soldi risparmiati facendo saltare i lavori sulle murate mobili che difenderanno la città. Sempre che funzionino. LA PROVA Il primo test di ieri, comunque, è andato in maniera eccellente. Alle 12,25, per la prima volta tutto il sistema di 78 dighe della lunghezza complessiva di un

chilometro e mezzo è entrato in funzione, sollevandosi dall' acqua alle tre bocche di porto del lido. In questo modo, la laguna è stata separata dal mare per la prima volta, creando uno scarto di 30 centimetri. «Non siamo qui per fare passerelle», aveva detto poco prima Conte, «ma per verificare lo stato dei lavori. Concentriamoci su quest' opera» che deve essere completata «entro il prossimo autunno-inverno». Dopodiché il presidente del Consiglio ha schiacciato di fronte ai fotografi il pulsante rosso per l' attivazione del sistema Mose e si è sistemato su un barchino per assistere ai collaudi a favor di telecamera. BATTAGLIA NAVALE Non tutti a Venezia hanno però dimenticato il passato. Un gruppetto di No-Mose ha sfidato le forze dell' ordine. I contestatori si sono trovati intorno alle 9 davanti al bacino di San Marco a bordo di alcune imbarcazioni. Da lì si sono mossi per raggiungere l' isola artificiale all' altezza della bocca di porto del Lido, teatro della prima prova per l' opera delle polemiche. La polizia ha bloccato tutti, ingaggiando con i manifestanti una specie di battaglia navale. E Conte ha spiegato: «È giusto avere dubbi, è giusta la dialettica, ma dico a chi sta protestando, a cittadini e intellettuali, concentriamoci sull' obiettivo di completare quanto fatto. Di fronte all' ultimo miglio la politica si assume le proprie responsabilità e decide che con un ulteriore sforzo finanziario si completa e si augura che funzioni». COSA DICEVANO Il premier grillino, in realtà, avrebbe dovuto illustrare questi concetti ai suoi compagni di Movimento, che fino a pochi anni fa si vantavano spiegando di aver chiesto «in numerosi atti parlamentari di bloccare i finanziamenti previsti per la prosecuzione dei lavori del Mose, in attesa dei risultati delle indagini da parte della procura». Con un' interrogazione parlamentare del marzo 2017, il gruppo M5S a Montecitorio chiedeva al ministro delle Infrastrutture «a quanto ammontino le eventuali singole penali in caso di risoluzione anticipata dei contratti» per il Mose e altri cantieri. Volevano far saltare tutto: tutte le linee dell' alta velocità ferroviaria, il valico dei Giovi, la Pedemontana lombarda e quella veneta, la tangenziale Est di Milano, la bretella Campogalliano-Sassuolo, l' ampliamento dell' aeroporto di Firenze Tutte "Grandi opere inutili". E calcolatrice alla mano spiegano che fermandole all' ultimo si sarebbe comunque ottenuto un risparmio. Come diceva l' onorevole





## Libero

### Venezia

---

un miliardo di euro a fronte di una spesa complessiva di 10. Tradotto, significherebbe 9 miliardi di euro di risparmio. Chissà cosa è stato di quei calcoli riproduzione riservata Il test della diga del **Mose** per proteggere Venezia dall'acqua alta (LaPresse)



## Conte preme pulsante, si innalza Mose

*Premier, va completato entro autunno-inverno*

(ANSA) - **VENEZIA**, 10 LUG - Il presidente del consiglio Giuseppe Conte, dalla control room nell' isola artificiale del Lido, ha premuto il pulsante che dà il via alla prova generale di innalzamento delle paratoie del Mose. Per la prima volta tutto il sistema di 78 dighe mobili entra in funzione alle tre bocche di **porto di Venezia**, separando la laguna dal mare. "Questo Mose - ha detto il premier - va completato e dobbiamo fare in modo che il prossimo autunno-inverno ci sia uno strumento di salvaguardia".



## Mose: chiuso positivamente il test per il sollevamento delle barriere alla bocche di porto

(FERPRESS) - **Venezia**, 10 LUG - Si è concluso alle 12.25 di oggi venerdì 10 luglio, dopo circa 90 minuti, il primo test di sollevamento delle quattro barriere del Mose che, per la prima volta dalla loro costruzione, sono state alzate tutte in contemporanea. L'ultima paratoia a salire è stata una di quelle che compongono la diga di Malamocco, decretando per un tempo limitato l'isolamento della Laguna e di **Venezia** dal mare. L'evento ha visto la presenza in città di diversi esponenti del Governo, a partire dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte e dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Entrambi sono intervenuti al punto stampa organizzato sull'isola artificiale dove è presente la Control Room del Mose, insieme al sindaco Luigi Brugnaro e al presidente della Regione Veneto Luca Zaia. Presenti Elisabetta Spitz, commissario straordinario per il Mose, e Cinzia Zincone, provveditore per le Opere pubbliche del Triveneto. La delegazione governativa ha visto la presenza anche del ministro dell'Interno Luciana Lamorgese e del ministro per le Riforme Federico D'Incà. La giornata si è aperta con l'arrivo all'isola artificiale per una visita alla stanza di controllo e un incontro con le

maestranze. Alle 11 circa è partita la fase di sollevamento simultanea delle paratoie installate a Malamocco (19 barriere), a San Nicolò (20 barriere), a Treporti (21 barriere) e Chioggia (18 barriere). Il procedimento si è chiuso dopo 90 minuti, ma, come spiegato in conferenza dai referenti del progetto, "a regime saranno elevate in circa 30 minuti, in quanto l'opera va ancora completata e settata". "Ringrazio il presidente Conte, i ministri e il presidente Zaia per essere presenti oggi - ha affermato il sindaco Brugnaro - e in particolare il Governo, che ricordo essere intervenuto in maniera concreta dopo l'acqua alta straordinaria del 12 novembre che ha portato me alla nomina come commissario per l'emergenza con la possibilità di risarcire chi ha subito danni. Oggi non siamo qui a fare passerella, perchè per me vedere la presenza di esponenti di rilievo dell'Esecutivo è importante e dimostra l'attenzione data a **Venezia**". "Il Mose - ha aggiunto il primo cittadino - ha sicuramente vissuto tanti problemi e subito la burocrazia che speriamo di superare con nuove norme. Nonostante le difficoltà, sono sempre stato un sostenitore di quest'opera, arrivata al punto di oggi solo con il lavoro di tante persone, dagli ingegneri agli operai, che hanno portato avanti un progetto che non ha eguali. Credo che sia importante adesso che si arrivi ad una conclusione certa e ci si prepari alla gestione dell'opera".



## Innalzate tutte le paratoie del Mose

Redazione

VENEZIA Alla cerimonia di innalzamento delle paratoie del Mose, questa mattina a Venezia, hanno partecipato il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, insieme ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli degli interni Luciana Lamorgese. Siamo qui per un test, non è passerella ha esordito Conte parlando sull'isola artificiale davanti al Lido. Oggi per la prima volta tutte le 78 paratoie del Mose alle tre bocche di porto della Laguna si sono alzate. Il sollevamento è stato completato alle 12,25: così per la prima volta nella sua storia, la laguna di Venezia è stata isolata dal mare. Prima del test, premier e ministri hanno visitato la control room da dove è stato dato il via all'operazione. Secondo il premier, l'opera sarà completa nel 2021 ma siamo in anticipo sui tempi. Conte ha quindi premuto il pulsante per l'innalzamento delle 78 paratoie. Prima di premere il pulsante, il presidente del Consiglio si è concesso una battuta sui ritardi, scherzando con il tecnico, dai capelli bianchi, che accanto a lui ha dato via all'attivazione del sistema: Quando ha iniziato la progettazione del Mose era all'ultimo anno di ingegneria. La ministra De Micheli ha assicurato che non mancheranno le risorse, non mancherà il disegno strategico, perché per noi la difesa di Venezia e del suo straordinario patrimonio è una questione quotidiana e non solo una questione straordinariamente eccezionale. Le scelte che stiamo facendo sono di concretezza, il Protocollo fanghi è pronto ed è nel dl Semplificazioni, e vi entrerà, in accordo con il ministro Costa, una norma che definirà il profilo attuale e futuro della gestione quindi siamo pronti e a settimane entrerà in vigore. La manutenzione del Mose sarà costosa e impegnativa. Quanto all'approvvigionamento delle risorse, Conte ha detto: stiamo predeterminando per consentire un finanziamento che dovrà essere costante e annuale. L'impegno del governo su Venezia è massimo. Il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, invece si è detto preoccupato per la gestione del Mose perché è una partita che vale 80, 100 milioni di euro all'anno e non sono pochi. Rivolgendosi poi al premier: Se lei presidente del Consiglio volesse fare un grande dono al Veneto, potrebbe rivedere una scelta infelice e improvvida del Governo Renzi del 13 Giugno 2014. In quell'occasione, infatti, ha decretato la fine del Magistrato alle Acque nato nel 1501. Io direi che è ora di ripristinare questo ragionamento, di portarlo avanti e di dare la gestione al Comune perché se c'è l'acqua alta è giusto che il sindaco risponda ai cittadini e governi tutta la partita. Fui dal coro il sindaco Luigi Brugnaro: Non mi associo al ringraziamento verso tutti quelli che si sono succeduti alla costruzione del Mose, la storia giudicherà, ma sono sempre stato un grande sostenitore di quest'opera. Solo con l'ingegneria e la tecnica e il lavoro di tante persone che ci hanno messo il cuore ha sottolineato Brugnaro si è arrivati a fare quest'opera grandissima. Io rappresento chi beneficerà di quest'opera, i clienti' cittadini che ogni anno vanno sotto acqua. Spero che si possa trovare in modo veloce un modello di gestione del Mose, un gruppo di lavoro con tutta la città.



## Ministra De Micheli a Venezia per il Mose

*Per gli imprenditori portuali sarà l'occasione per un faccia a faccia*

Redazione

VENEZIA La visita di oggi a Venezia di Paola De Micheli per assistere alla prova di sollevamento delle paratoie del Mose, per gli imprenditori portuali sarà anche l'occasione per un faccia a faccia con la ministra. Venezia Port Community, ricorda infatti che sono passati cinque mesi senza una singola risposta. Non è stato sufficiente che gli imprenditori e i lavoratori portuali scendessero in acqua con decine e decine di barche e riempire in Marittima a Venezia una sala stracolma, per accendere una fiammella di attenzione in seno al Governo e presso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Cinque mesi che hanno fatto crescere la rabbia in un porto che rischia di chiudere per impraticabilità del campo visto che la manutenzione dei canali non viene effettuata da anni e le navi non riescono più a entrare e ormeggiarsi alle banchine e che dalle Istituzioni nazionali non arriva neppure un segnale di attenzione. È proprio per questo che Alessandro Santi, presidente degli agenti marittimi di Venezia e coordinatore della Community degli operatori portuali e marittimi della Laguna, ha scritto nei giorni scorsi nuovamente alla ministra Paola De Micheli, attesa in Laguna oggi per assistere alle prove del Mose.

Santi, a nome degli imprenditori e lavoratori veneziani, che a Maggio scorso aveva già chiesto alla ministra udienza, dopo mesi di silenzio ricorda che la comunità portuale di Venezia significa 22.000 posti di lavoro, 6,6 miliardi di fatturato, ma anche l'hub principale per il polo industriale del nord est italiano e segnatamente del Veneto.





## Il giorno del Mose: alle 12.25 la Laguna è completamente isolata dal mare | DIRETTA

*Oggi, per la prima volta, si alzeranno tutte le 78 paratoie: test generale per il sistema di protezione di Venezia dalle acque alte*

«Tutte le barriere sollevate, il test è perfettamente riuscito». 10.48-12.25: un'ora e trentasette minuti sono serviti per innalzare le quattro barriere alle bocche di **porto** di Lido, Chioggia e Malamocco che compongono il Mose. Un momento storico: è stata la prova del 9 per verificare il corretto funzionamento di quel complesso sistema che dovrà proteggere in futuro Venezia dalle acque alte. A dare il via alle operazioni è stato il primo ministro Giuseppe Conte, intervenuto sull'isola artificiale alla bocca di **porto** del Lido in compagnia di una parte della sua squadra di governo (Lamorgese, De Micheli, D'Incà). Gli occhi di tutto il mondo sono puntati su Venezia. ore 12.25: completato l'innalzamento di tutte le paratoie: la Laguna è completamente isolata dal mare per la prima volta nella storia. ore 12.16: completato l'innalzamento delle barriere alla bocca di Lido e Chioggia. Mancano le ultime paratoie a Malamocco. ore 11.25: riprende la parola il ministro De Micheli: «Stiamo preparando una norma per la gestione non solo del Mose - ha detto - ma di tutte le opere della laguna. Tramite uno strumento legislativo sarà data concessione ad una struttura di cui faranno parte anche organismi statali. Stiamo lavorando anche sulle ipotesi per le navi; nel frattempo stiamo facendo le norme sulla crocieristica e sui singoli porti». ore 10.54: «Non è una cerimonia, questo è un test, non una passerella. È un'opera poderosa. Siamo venuti a novembre e abbiamo toccato con mano la devastazione - continua il premier -. Abbiamo deciso che entro l'autunno doveva funzionare, serve una salvaguardia. È stata rallentata, ci sono stati gravi episodi di corruzione e malaffare. Noi siamo arrivati all'ultimo miglio e ci siamo assunti le nostre responsabilità: l'opera va completata. Ci saranno i collaudi, completeremo nel 2021 ma abbiamo anticipato i tempi. Dobbiamo evitare l'acqua alta, perché distrugge questo patrimonio e il tessuto economico e sociale». ore 10.48: è iniziato il sollevamento delle barriere del Mose. I compressori pompano aria nelle paratoie. C'è l'ingegner Sernaglia alla gestione. Tra poco le barriere inizieranno ad emergere. «Il nostro compito è far sì che in futuro le lacrime a Venezia non scendano più per le conseguenze dell'acqua, ma per l'incapacità di trattenere la commozione davanti a tanta bellezza - dice il premier Conte poco prima dell'inizio del test completo. Dobbiamo ringraziare uomini, donne, maestranze, tecnici, informatici, architetti che ci consentono di preparare questo test per mettere in sicurezza la città di Venezia. Dobbiamo continuare a lavorare per prevenire i fenomeni avversi, per mettere in sicurezza il paese. La mano pubblica deve tutelare i luoghi come Venezia, ricchi di tradizione storica e culturale». ore 10.45: Intervento del presidente della Regione del Veneto Luca Zaia: «È la storia di una via crucis, il Mose è costellato da tanti difetti. Dopo 5.5 miliardi spesi quest'opera deve funzionare. In Veneto il Mose è l'inchiesta: oggi dobbiamo fare in modo che ci sia solo una parte della storia. Ci preoccupa il tema della gestione. Il premier Conte potrebbe rivedere una scelta infelice di un governo precedente che aveva soppresso il magistrato alle acque. La gestione va data al Comune». ore 10.42: intervento del sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro: «Grazie a Conte - ha dichiarato il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro - per avermi nominato commissario e avere dato i fondi come promesso. Questa non è una passerella, è gente che ha senso di responsabilità. Nel Mose ci sono state lungaggini, inchieste, vecchi sistemi. Credo nel Mose, deve proteggere Venezia e i suoi abitanti». ore 10.40: intervento del ministro dei Trasporti Paola De Micheli: «Una storia travagliata.

**VENEZIA TODAY**
Cronaca

**Il giorno del Mose: alle 12.25 la Laguna è completamente isolata dal mare | DIRETTA**

Oggi, per la prima volta, si alzeranno tutte le 78 paratoie: test generale per il sistema di protezione di Venezia dalle acque alte.

**La Redazione**  
Venezia Today

**5 titoli di cronaca in oggi**

1. Tutte le barriere sollevate, il test è perfettamente riuscito. 10.48-12.25: un'ora e trentasette minuti sono serviti per innalzare le quattro barriere alle bocche di porto di Lido, Chioggia e Malamocco che compongono il Mose. Un momento storico: è stata la prova del 9 per verificare il corretto funzionamento di quel complesso sistema che dovrà proteggere in futuro Venezia dalle acque alte. A dare il via alle operazioni è stato il primo ministro Giuseppe Conte, intervenuto sull'isola artificiale alla bocca di porto del Lido in compagnia di una parte della sua squadra di governo (Lamorgese, De Micheli, D'Incà). Gli occhi di tutto il mondo sono puntati su Venezia.
2. Stiamo preparando una norma per la gestione non solo del Mose - ha detto - ma di tutte le opere della laguna. Tramite uno strumento legislativo sarà data concessione ad una struttura di cui faranno parte anche organismi statali. Stiamo lavorando anche sulle ipotesi per le navi; nel frattempo stiamo facendo le norme sulla crocieristica e sui singoli porti.
3. Non è una cerimonia, questo è un test, non una passerella. È un'opera poderosa. Siamo venuti a novembre e abbiamo toccato con mano la devastazione - continua il premier -. Abbiamo deciso che entro l'autunno doveva funzionare, serve una salvaguardia. È stata rallentata, ci sono stati gravi episodi di corruzione e malaffare. Noi siamo arrivati all'ultimo miglio e ci siamo assunti le nostre responsabilità: l'opera va completata. Ci saranno i collaudi, completeremo nel 2021 ma abbiamo anticipato i tempi. Dobbiamo evitare l'acqua alta, perché distrugge questo patrimonio e il tessuto economico e sociale.
4. È iniziato il sollevamento delle barriere del Mose. I compressori pompano aria nelle paratoie. C'è l'ingegner Sernaglia alla gestione. Tra poco le barriere inizieranno ad emergere. Il nostro compito è far sì che in futuro le lacrime a Venezia non scendano più per le conseguenze dell'acqua, ma per l'incapacità di trattenere la commozione davanti a tanta bellezza - dice il premier Conte poco prima dell'inizio del test completo. Dobbiamo ringraziare uomini, donne, maestranze, tecnici, informatici, architetti che ci consentono di preparare questo test per mettere in sicurezza la città di Venezia. Dobbiamo continuare a lavorare per prevenire i fenomeni avversi, per mettere in sicurezza il paese. La mano pubblica deve tutelare i luoghi come Venezia, ricchi di tradizione storica e culturale.
5. Intervento del presidente della Regione del Veneto Luca Zaia: «È la storia di una via crucis, il Mose è costellato da tanti difetti. Dopo 5.5 miliardi spesi quest'opera deve funzionare. In Veneto il Mose è l'inchiesta: oggi dobbiamo fare in modo che ci sia solo una parte della storia. Ci preoccupa il tema della gestione. Il premier Conte potrebbe rivedere una scelta infelice di un governo precedente che aveva soppresso il magistrato alle acque. La gestione va data al Comune».

**Test generale del Mose**

**LIVE**

**ore 12.25:** completato l'innalzamento di tutte le paratoie: la Laguna è completamente isolata dal mare per la prima volta nella storia.



**ore 12.16:** completato l'innalzamento delle barriere alla bocca di Lido e Chioggia. Mancano le ultime paratoie a Malamocco.

Sono felice che a questo tavolo ci siano 3 donne, strumento potente e concreto dell' accelerazione dell' apertura di questa grande opera. Oggi possiamo dire che molti degli impegni sono stati mantenuti. La scelta di



## Venezia Today

### Venezia

---

proteggere Venezia è strategica, Venezia è simbolo dell' economia del mare che va tenuta in equilibrio. Il protocollo fanghi è pronto, inseriremo una norma sulla gestione. Nelle prossime settimane. Non mancheranno le risorse». ore 10.37: Rappresentanti istituzionali, e troupe all' isola artificiale del Bacan di Sant' Erasmo. Il presidente Conte è arrivato pochi minuti prima delle 10 sull' isola artificiale alla bocca di **porto** del Lido, pronto, assieme agli altri ministri, ad assistere all' avvio del primo test generale del Mose. Oggi, 10 luglio, è una giornata storica perché per la prima volta si sollevano tutte le 78 paratoie che compongono il sistema a protezione della laguna di Venezia dalle acque alte. Presente una folta rappresentanza di istituzioni, addetti ai lavori e giornalisti. Per il governo ci sono i ministri dell' Interno Lucia Lamorgese, delle Infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli e per i rapporti col Parlamento Federico D' Incà. Presenti anche il presidente del Veneto Luca Zaia, il sindaco Luigi Brugnaro e i sottosegretari all' Interno, Economia ed Editoria, Achille Variati, Piero Paolo Baretta e Andrea Martella. Come anticipato, non è una vera e propria inaugurazione, né una festa: l' organizzazione ha scelto una modalità sobria, senza brindisi e banchetti, anche perché servirà ancora parecchio tempo prima che i lavori siano conclusi. Il passaggio delle istituzioni sull' isola artificiale sarà breve, dopodiché il premier si sposterà a Pellestrina per visitare i luoghi che sono stati maggiormente colpiti dall' acqua alta eccezionale di novembre.

## Il traghetto per Tangeri non arriva salta il test del nuovo posteggio

Era tutto pronto, a **Savona**, per accogliere i passeggeri destinati all' imbarco sulla linea RoRo-Pax **Savona** o Barcellona o Tangeri. Ma, nella prima mattinata di ieri, è arrivata la notizia di un rinvio. L' approdo in città, a lungo sospeso per il lockdown, è slittato di una settimana, a venerdì 17 luglio, per un contrattempo di carattere burocratico. A mancare, da parte dell' autorità marocchina, sarebbe stato un protocollo sanitario, che sarà disponibile per la prossima settimana. I viaggiatori, per fortuna, sono stati avvertiti in tempo evitando che si accalcassero in **porto**, a **Savona**, per l' imbarco che sarebbe avvenuto nel tardo pomeriggio. Intanto, **Savona** Terminal auto, con il Comune e Ata, ha individuato un' area con servizi nella parte finale del parcheggio di corso Mazzini, dove potranno stazionare le vetture prima della partenza.

**Il pr Gino la Bomba arrestato dalla Finanza per violenza sessuale Era latitante dal 2018**  
Presa a terra, dopo un'operazione di lunga durata, la Finanza ha arrestato Gino la Bomba, latitante dal 2018 per violenza sessuale.

**Il leader delle discoteche accolto con cori da stadio dal popolo della notte**  
Il leader delle discoteche è stato accolto con cori da stadio dal popolo della notte.

**Ata, sciopero confermato: «Sessanta posti a rischio»**  
Lo sciopero di Ata è confermato, con sessanta posti a rischio.

**Il traghetto per Tangeri non arriva salta il test del nuovo posteggio**  
Il traghetto per Tangeri non arriva, salta il test del nuovo posteggio.

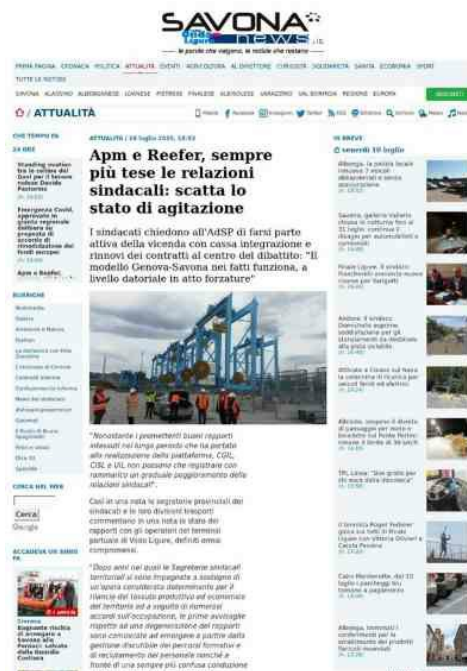


## Apm e Reefer, sempre più tese le relazioni sindacali: scatta lo stato di agitazione

*I sindacati chiedono all' AdSP di farsi parte attiva della vicenda con cassa integrazione e rinnovi dei contratti al centro del dibattito: "Il modello Genova-Savona nei fatti funziona, a livello datoriale in atto forzature"*

" Nonostante i promettenti buoni rapporti intessuti nel lungo periodo che ha portato alla realizzazione della piattaforma, CGIL, CISL e UIL non possono che registrare con rammarico un graduale peggioramento delle relazioni sindacali ". Così in una nota le segreterie provinciali dei sindacati e le loro divisioni trasporti commentano in una nota lo stato dei rapporti con gli operatori del terminal **portuale** di Vado Ligure, definiti ormai compromessi. "

Dopo anni nei quali le Segreterie sindacali territoriali si sono impegnate a sostegno di un' opera considerata determinante per il rilancio del tessuto produttivo ed economico del territorio ed a seguito di numerosi accordi sull' occupazione, le prime avvisaglie rispetto ad una degenerazione dei rapporti sono cominciate ad emergere a partire dalla gestione discutibile dei percorsi formativi e di reclutamento del personale nonché a fronte di una sempre più confusa conduzione del piano assunzionale concordato " raccontano. " Molti i casi di contratti a termine, a volte formati, rinnovati e portati a scadenza ma non stabilizzati sulla base di motivazioni generiche e molto discutibili, tanti i candidati scartati nonostante curriculum vitae adatti alle mansioni ovvero con la formazione necessaria per l' attività (in alcuni casi promossa direttamente dall' azienda) " sono alcune delle accuse mosse dai sindacati. " Dopo l' esito del referendum sull' accordo di secondo livello che ha visto respingere le richieste di deroghe alle norme contrattuali sulla gestione delle flessibilità ed a fronte delle conseguenze dell' emergenza sanitaria la situazione risulta sempre più complicata ed ingestibile " aggiungono. " L' apertura non anticipatamente comunicata, nonostante i costanti incontri con le federazioni di categoria di settore avvenuti negli ultimi mesi sui temi dell' occupazione, della promiscuità operativa tra i due terminals e degli inquadramenti in molti casi sottostimati, delle procedure per la richiesta della Cassa integrazione per entrambi i terminals (APM e REEFER) sta ulteriormente compromettendo i rapporti sindacali in quanto per certi versi ritenuta strumentale e mal gestita. Secondo il sindacato, infatti, si sarebbe potuto assicurare garanzie ad un maggior numero di lavoratori e soprattutto si sarebbe dovuto evitare di comunicare anticipatamente ai dipendenti la gestione dell' ammortizzatore senza sapere ancora l' esito dell' esame congiunto della procedura ". Proseguono poi le sigle, affrontando il tema della cig: " Sulla vertenza specifica di Reefer Terminals le Segreterie Territoriali FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL Trasporti di Savona, esprimono forte preoccupazione in merito alla situazione determinatasi. Su mandato dei Lavoratori era infatti già stato attivato 'lo stato di agitazione', in conseguenza della richiesta Aziendale di ricorrere alla cassa integrazione per Covid 19, adducendo, quale motivazione, una forte riduzione dei traffici, tale da rendere la cassa inevitabile per gli impiegati ed evitabile per gli operativi di banchina/magazzino se si fossero concordate flessibilità aggiuntive sull' organizzazione del lavoro ". " L' Azienda (si ricorda che Reefer Terminal è, ormai da tempo, di proprietà di APM Terminals, COSCO e A.P. di Qingdao, come il Terminal contenitori), il 7 luglio comunica la decisione di non rinnovare il contratto a 5 Lavoratori assunti a tempo determinato con scadenza il giorno 11 luglio - affermano i sindacati - , dai dati acquisiti dalla RSU e dalle Segreterie, nel confronto con i Lavoratori del terminal, è emersa una 'contraddizione' a fronte di una diminuzione dei traffici non corrisponde la diminuzione dei turni richiesti dal terminal ai propri dipendenti. Posto che i dati del Terminal sono corretti, contestualizzati nel **sistema** porto', le ricadute, ad ora sono state assorbite dai





## Savona News

Savona, Vado

---

contrazione di giornate di lavoro ". " Ancora una volta viene dimostrato nei fatti che il modello Genova-Savona garantisce la tenuta necessaria ai terminals ed ai suoi dipendenti nei momenti di calo dei traffici scongiurando pesanti interventi sugli organici portuali. La forzatura fatta da parte datoriale nel tentativo di trasformare lo strumento della cassa integrazione in elemento di contrattazione per ottenere maggiori flessibilità e la discussione sulle reali necessità operative del terminal, hanno portato la RSU e le segreterie territoriali di categoria a dichiarare lo stato di agitazione " prosegue la nota. Inoltre, " in relazione alla decisione di non rinnovare i contratti in scadenza, riteniamo si tratti di un atto non giustificato dalla mancanza di lavoro e tranquillamente evitabile visto gli ingenti investimenti statali e strumenti creati per la tenuta occupazionale per i porti ". " Si richiede all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale di farsi parte attiva di questa vicenda, che vede interessati tutti i lavoratori del porto di Genova-Savona, per garantire la tenuta occupazionale senza disperdere la professionalità necessaria per la ripartenza e il mantenimento della competitività del settore porti e trasporti. Pertanto si ritiene altresì necessario, per garantire la 'pace sociale' nel Porto di Savona-Vado L., che i 5 lavoratori siano confermati nel loro impiego, anche in conformità alla comunicazione inoltrata in data 12/06/2020 dal presidente dell' AdSP. Si resterà impegnati ad evitare che i Contratti a Tempo Determinato e gli ammortizzatori sociali, come la cassa integrazione, siano utilizzati per determinare impoverimento del lavoro **portuale**, in termini di costo del lavoro e di sicurezza " concludono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nella loro nota.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Traffico cittadino in tilt, slitta la consegna merci 'Così i clienti fuggono'

*Ritardo medio di sei ore, in alcuni comparti fino a tre giorni. L'allarme di Ascom I Tir perdono quotidianamente duemila viaggi: danno da un milione ogni 24 ore*

Matteo Dell'Antico Ritardi e disagi nelle consegne e nella fornitura di prodotti in arrivo da fuori **Genova**. Commercio al dettaglio e grande distribuzione al collasso. Traffici portuali in calo e aziende dell'autotrasporto sull'orlo del fallimento. Il settore produttivo e più in generale il mondo del lavoro genovese stanno pagando un prezzo altissimo a causa del caos che ormai da alcune settimane si è creato sul nodo autostradale genovese, con quella di ieri che è stata l'ennesima giornata di passione sulla viabilità cittadina, che ha pesantemente risentito del congestionamento e delle chiusure autostradali, con forti ripercussioni sulla viabilità genovese. In città si sono riversati centinaia di Tir a causa dei cantieri aperti e delle interruzioni sul tratto Bolzaneto-**Genova** Ovest, e per le chiusure al bivio per chi dalla A12 era diretto in A7 verso **Genova** Ovest e al bivio della A7 da **Genova** Ovest verso la A12. FORNITURE, ATTIVITÀ AL COLLASSO Dai prodotti alimentari ai ricambi per auto. Dalle merci destinate alla piccola e grande distribuzione fino ai rifornimenti di carburante destinati alle stazioni di servizio. Arriva a sei ore il ritardo medio accumulato dai corrieri nella consegna delle merci - molte delle quali in arrivo da fuori **Genova** in questi giorni di caos sulle autostrade e sulla viabilità cittadina quasi completamente in tilt. 'Riceviamo quotidianamente decine di segnalazioni da parte dei nostri associati. Le attività commerciali non riescono più a lavorare, perdono clienti e incassi giorno dopo giorno, questa situazione non è davvero più sostenibile», dice Paolo Odone, presidente di Ascom-Confcommercio **Genova**. 'La situazione rischia di peggiorare ulteriormente quando in alcune zone della città come il centro storico, verranno nuovamente introdotte le limitazioni alla circolazione dei veicoli, ora temporaneamente sospese, che effettuano consegne: ci saranno mezzi che per via delle code mai riusciranno ad accedere per le consegne negli orari prestabiliti», sottolinea Andrea Dameri, direttore di Confesercenti Liguria. Tra i settori più penalizzati dai cantieri aperti sul nodo autostradale genovese gestito da Aspi c'è il comparto dell'autotrasporto. L'ESCALATION DI DISDETTE Dei 5000 Tir che ogni giorno entrano ed escono da **Genova** - il 90% dei quali opera con il **porto** - molti hanno ormai rinunciato a percorrere le autostrade liguri e in particolare a dirigersi sotto la Lanterna. Tanto che il numero di viaggi giornalieri, nelle ultime settimane, è sceso a poco più di 3000 in città, con un danno quotidiano per il settore che sfiora il milione di euro tra ritardi ed extra-costi tra carburante e personale, costretto a ore e ore di attesa in coda prima di poter consegnare la merce alla destinazione sono i mezzi pesanti che quotidianamente circolavano nel capoluogo ligure, in entrata e uscita da **Genova**, prima del caos che da alcune settimane interessa il nodo autostradale cittadino. È la percentuale dei mezzi pesanti, sul totale di quelli che quotidianamente circolano nel capoluogo ligure, che trasporta merci in entrata o in uscita dal **porto**. il calo dei traffici portuali registrato nelle ultime settimane, da quando sono stati aperti i nuovi cantieri sul nodo autostradale di **Genova**, rispetto allo stesso periodo del 2019. lavoratori sono gli occupati totali - tra diretti e indotto - che lavorano con il **porto**. finale. Nelle ultime settimane il **porto** di **Genova**, la prima impresa della città ma di tutta la Liguria con circa 60 mila addetti tra occupati diretti e indotto, 'ha perso circa il 30% dei traffici







## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

rispetto allo stesso periodo del 2019 perché molti caricatori hanno preferito scegliere altri scali come punto di arrivo o di partenza delle merci», dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione che rappresenta gli spedizionieri genovesi e che il 22 luglio sarà a Roma con altre categorie per protestare davanti al Mit. L'ACCUSA DEI COSTRUTTORI Tra i casi più eclatanti, nei giorni scorsi, si è verificato quello della compagnia Cosco che ha inviato una lettera ai propri clienti parlando di «caos mai visto» sconsigliando di utilizzare Genova per le spedizioni e usare porti alternativi. Ance, l'associazione che rappresenta le imprese edili genovesi, sta valutando di promuovere un'azione collettiva contro Autostrade per l'Italia finalizzata «a chiedere un risarcimento dei danni accorsi alle imprese FOTO FORNETTI se a causa del caos della rete autostradale». Filippo Delle Piane, presidente Ance Genova, ha inoltre scritto una lettera al ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli, chiedendo di conoscere «ufficialmente sia la causa dei disagi che si sono venuti a creare in queste settimane che la data certa di cessazione degli stessi». Marco Fagandini Gli autotreni hanno iniziato a passare davanti alla chiesa di Sant' Olcese, neanche fosse un autogrill. Sindaco e assessore sono scesi in strada con la Municipale per evitare che imboccassero strade comunali troppo strette, per raggiungere la Valbisagno e proseguire verso Livorno, prendendo la A12 al casello di Genova Est. Danni all'arredo urbano e ad alcune finestre di abitazioni sono stati inevitabili. Come Sant' Olcese anche Busalla, Casella e Montoggio sono diventati crocevia d'una mole di traffico LO STOP PER EVITARE INCIDENTI «Neanche il giorno del crollo del Ponte Morandi ricordo un traffico tale qui in paese. Con l'uscita obbligatoria dall'autostrada a Bolzaneto, i navigatori satellitari e anche il sito di Autostrade indirizzano i mezzi diretti verso Livorno su Manesseno e poi da noi». Armando Sanna, sindaco di Sant' Olcese, parla mentre è in mezzo alla strada. «Do il cambio a un assessore, al bivio fra la provinciale e via Isola - spiega -. Diamo una mano ai nostri agenti di polizia locale e ai volontari di protezione civile, per evitare che gli autoarticolati si infilino in quella strada comunale, anziché seguire la provinciale. L'abbiamo chiusa, perché l'altro giorno otto camion si sono incastrati». E liberarli non è stato indolore: «Nelle manovre o nei passaggi più stretti sono state danneggiate alcune finestre, un lampione e dei guard rail. Anche l'asfalto ne ha risentito. E c'è stato un incidente. Tutti al bivio ti chiedono: "Come faccio per andare a Livorno?"». A lasciare sgomento il sindaco è il fatto che il Comune non sia stato considerato nelle riunioni sull'emergenza viabilità: «Mercoledì ho inviato una mail certificata alla prefettura per chiedere un tavolo e di partecipare. Non ho ancora ricevuto risposta. Peccato che l'altra mattina alle 4.30 un autoarticolato con due rimorchi sia rimasto incastrato davanti alla chiesa in paese». A LIVORNO VIA CASELLA E MONTOGGIO Nelle notti (e nelle prime ore della mattina) in cui il tratto dell'A7 tra Busalla e Bolzaneto è rimasto chiuso, gran parte degli autotrasportatori si è diretta sulla provinciale che attraversa Casella e Montoggio, per scendere poi in Valbisagno da Sant' Olcese o da Creto. «L'altro giorno c'è stato un incidente a Laccio - dice Mauro Fantoni, sindaco di Montoggio -. Due camion si sono incastrati e per liberarli c'è voluta un'ora, con il traffico bloccato». L'attraversamento del paese è un azzardo. «Ci sono delle strettoie e se dovessero incontrarsi lì due Tir non so cosa succederebbe. Già prima delle chiusure sulla A7 il flusso era aumentato, ora però ci sono camion tutta la notte. E l'inquinamento è salito». A Busalla, la chiusura del casello in entrata verso Milano ha portato in paese il traffico industriale e della raffineria Iplom. «Stiamo cercando di evitare le soste in doppia fila per non avere intoppi nel passaggio delle autobotti dirette verso il casello di Ronco Scrivia - dice il sindaco Loris Maieron - Le difficoltà si registrano soprattutto al mattino». Critica la situazione per i pendolari con Genova: «Ci si affida ai pochi treni oppure si passa dai Giovi o da Casella, Sant' Olcese e Creto. L'orario di riapertura dei tratti di autostrada chiusi nella notte poi è un'incognita che influisce sulla mobilità di tutti».

## La Sicilia

Genova, Voltri

### Caos Genova, niente Ponte e Zes: Italia addio la "Via della Seta" naviga sulla "rotta artica"

Michele Guccione

palermo. I porti di Genova e Trieste, che negli accordi firmati nel 2019 dall' Italia col leader cinese Xi Jinping dovevano essere gli hub terminali della "Via della Seta" per fare arrivare le merci fino ai centri logistici del Centro e Nord Europa, sono da tempo saturi e ora il caos delle autostrade in Liguria è stata la molla che ha fatto saltare i nervi al Paese del Dragone. L' armatore Cosco, leader mondiale, ha dirottato gli approdi verso altri porti italiani (per ora). Ma cinesi e coreani si sono scocciati dell' Italia che tergiversa sulla Torino-Lione, sul Ponte di Messina e sull' Alta velocità, che tarda nella partenza delle Zes al Sud e in Sicilia, che rallenta fra mille autorizzazioni le infrastrutture logistiche e portuali. E che negli ultimi mesi, come denuncia la Lega, avrebbe di fatto mandato in soffitta l' accordo sulla "Via della Seta". Così, l' Asia economica ha già trovato una rotta alternativa dall' altra parte del globo per raggiungere più velocemente i porti di Russia, Olanda e Belgio, Germania, Francia e Spagna, bypassando la rotta mediterranea via Suez, diventata più lunga e costosa. Come hanno riferito Intesa Sanpaolo, il centro studi collegato Srm di Napoli e l' Istituto affari internazionali nel recente webinar sulla nuova "rotta artica", è stata la "Venta Maersk" la prima nave container a collaudare con successo la tratta dal porto di Busan, nella Corea del Sud, fino a Bremerhaven, nella Germania del Nord, attraverso il Mare di Bering. Da allora il traffico container che circumnaviga le coste del Nord-Est asiatico e del Nord Europa (anche nei mesi glaciali grazie ai rompighiaccio) è esploso, con la Cosco in prima linea col 19% dei transiti complessivi. La "rotta artica" si è fatta anche molto redditizia perchè lungo il percorso c' è la possibilità non solo di veicolare merci nei due sensi fra Europa e Asia, ma anche di intercettare e sfruttare ingenti risorse minerarie e i rifornimenti energetici. La U.S. Geological Survey stima che le risorse fossili nell' area ammontino a 90 mld di barili di petrolio, circa 1.700 trilioni di piedi cubi di gas naturale e 44 mld di barili di Gnl. E in "lockdown" si è visto lo spostamento di traffici. Sulla Northern Sea Route tra gennaio e maggio 2020 sono stati realizzati 224 viaggi di navi Gnl, diretti verso Belgio (35%), Francia (24%) e Olanda (13%). Come è emerso dal webinar Srm, fra le tre rotte disponibili (il passaggio a Nord Ovest, la Rotta Marittima Transpolare e la Northern Sea Route), quest' ultima risulta destinataria delle nuove attenzioni dei colossi del trasporto marittimo asiatico. Sempre tra gennaio e aprile 2020 si è avuta una crescita dei passaggi del +15% rispetto al 2019. Secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 mln di tonnellate nel 2030. Il motivo c' è e non è solo di carenza logistica in Italia. Lo studio Srm calcola che per andare da Rotterdam a Shanghai la Northern Sea Route sia più veloce rispetto allo stesso viaggio tramite il Canale di Suez, con un risparmio del 20%, pari a circa una settimana di viaggio (e circa il 40% più veloce dal Northern Range al Giappone, pari a circa due settimane in meno). E per facilitare il modello circolare della "Via della Seta", nuovi investimenti infrastrutturali si stanno realizzando lungo la "rotta artica", in particolare nella penisola di Yamal, nel Nord-Ovest della Russia. Yamal Lng è uno degli investimenti per l' estrazione di Gas naturale liquefatto più importanti del mondo. Il progetto, quasi completato, ha richiesto un investimento di oltre 30 mld di dollari ed ha già 3 impianti in attività: ha già prodotto oltre 27,2 mln di tonnellate di Gnl. Il porto russo di Sabetta,

10 LA NOSTRA Sabato 11 luglio 2020

Primo Piano



**Il Ponte sullo Stretto divide, coro di «no» al tunnel**

Palermo. Dopo l'idea di un tunnel, i cantieri, i ponti appoggiati agli scogli, il coro di «no» al tunnel. Il Ponte sullo Stretto divide, coro di «no» al tunnel. Il Ponte sullo Stretto divide, coro di «no» al tunnel.

### Caos Genova, niente Ponte e Zes: Italia addio la "Via della Seta" naviga sulla "rotta artica"

La rotta artica è la nuova via della Seta. Il traffico container che circumnaviga le coste del Nord-Est asiatico e del Nord Europa (anche nei mesi glaciali grazie ai rompighiaccio) è esploso, con la Cosco in prima linea col 19% dei transiti complessivi. La "rotta artica" si è fatta anche molto redditizia perchè lungo il percorso c' è la possibilità non solo di veicolare merci nei due sensi fra Europa e Asia, ma anche di intercettare e sfruttare ingenti risorse minerarie e i rifornimenti energetici. La U.S. Geological Survey stima che le risorse fossili nell' area ammontino a 90 mld di barili di petrolio, circa 1.700 trilioni di piedi cubi di gas naturale e 44 mld di barili di Gnl. E in "lockdown" si è visto lo spostamento di traffici. Sulla Northern Sea Route tra gennaio e maggio 2020 sono stati realizzati 224 viaggi di navi Gnl, diretti verso Belgio (35%), Francia (24%) e Olanda (13%). Come è emerso dal webinar Srm, fra le tre rotte disponibili (il passaggio a Nord Ovest, la Rotta Marittima Transpolare e la Northern Sea Route), quest' ultima risulta destinataria delle nuove attenzioni dei colossi del trasporto marittimo asiatico. Sempre tra gennaio e aprile 2020 si è avuta una crescita dei passaggi del +15% rispetto al 2019. Secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 mln di tonnellate nel 2030. Il motivo c' è e non è solo di carenza logistica in Italia. Lo studio Srm calcola che per andare da Rotterdam a Shanghai la Northern Sea Route sia più veloce rispetto allo stesso viaggio tramite il Canale di Suez, con un risparmio del 20%, pari a circa una settimana di viaggio (e circa il 40% più veloce dal Northern Range al Giappone, pari a circa due settimane in meno). E per facilitare il modello circolare della "Via della Seta", nuovi investimenti infrastrutturali si stanno realizzando lungo la "rotta artica", in particolare nella penisola di Yamal, nel Nord-Ovest della Russia. Yamal Lng è uno degli investimenti per l' estrazione di Gas naturale liquefatto più importanti del mondo. Il progetto, quasi completato, ha richiesto un investimento di oltre 30 mld di dollari ed ha già 3 impianti in attività: ha già prodotto oltre 27,2 mln di tonnellate di Gnl. Il porto russo di Sabetta,



**QUESTI SIRM CONFERMANO LO SPOSTAMENTO VERSO NUOVE ROTTE**

**Effetto Covid e alti costi: forti cali in tutti i porti, "regge" solo Palermo**

Palermo. Il centro studi Srm di Napoli e l' Istituto affari internazionali nel recente webinar sulla nuova "rotta artica", è stata la "Venta Maersk" la prima nave container a collaudare con successo la tratta dal porto di Busan, nella Corea del Sud, fino a Bremerhaven, nella Germania del Nord, attraverso il Mare di Bering. Da allora il traffico container che circumnaviga le coste del Nord-Est asiatico e del Nord Europa (anche nei mesi glaciali grazie ai rompighiaccio) è esploso, con la Cosco in prima linea col 19% dei transiti complessivi. La "rotta artica" si è fatta anche molto redditizia perchè lungo il percorso c' è la possibilità non solo di veicolare merci nei due sensi fra Europa e Asia, ma anche di intercettare e sfruttare ingenti risorse minerarie e i rifornimenti energetici. La U.S. Geological Survey stima che le risorse fossili nell' area ammontino a 90 mld di barili di petrolio, circa 1.700 trilioni di piedi cubi di gas naturale e 44 mld di barili di Gnl. E in "lockdown" si è visto lo spostamento di traffici. Sulla Northern Sea Route tra gennaio e maggio 2020 sono stati realizzati 224 viaggi di navi Gnl, diretti verso Belgio (35%), Francia (24%) e Olanda (13%). Come è emerso dal webinar Srm, fra le tre rotte disponibili (il passaggio a Nord Ovest, la Rotta Marittima Transpolare e la Northern Sea Route), quest' ultima risulta destinataria delle nuove attenzioni dei colossi del trasporto marittimo asiatico. Sempre tra gennaio e aprile 2020 si è avuta una crescita dei passaggi del +15% rispetto al 2019. Secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 mln di tonnellate nel 2030. Il motivo c' è e non è solo di carenza logistica in Italia. Lo studio Srm calcola che per andare da Rotterdam a Shanghai la Northern Sea Route sia più veloce rispetto allo stesso viaggio tramite il Canale di Suez, con un risparmio del 20%, pari a circa una settimana di viaggio (e circa il 40% più veloce dal Northern Range al Giappone, pari a circa due settimane in meno). E per facilitare il modello circolare della "Via della Seta", nuovi investimenti infrastrutturali si stanno realizzando lungo la "rotta artica", in particolare nella penisola di Yamal, nel Nord-Ovest della Russia. Yamal Lng è uno degli investimenti per l' estrazione di Gas naturale liquefatto più importanti del mondo. Il progetto, quasi completato, ha richiesto un investimento di oltre 30 mld di dollari ed ha già 3 impianti in attività: ha già prodotto oltre 27,2 mln di tonnellate di Gnl. Il porto russo di Sabetta,



## La Sicilia

Genova, Voltri

---

che ha raggiunto i 20,5 mln di tonnellate movimentate nel 2019, è parte di questo progetto. Un progetto "gemello", denominato Arctic Lng-2, è in corso. Interessa un investimento totale di 21 mld di dollari e una produzione stimata di 20 mln di tonnellate di Gnl all' anno entro il 2023. Alla luce di quanto sta avvenendo sulla "rotta artica", è chiaro che la rotta mediterranea non sarà sostituita, ma quanto meno subirà un calo di volumi e diventerà complementare. Oggi, per salvaguardarne l' interesse da parte degli armatori asiatici, l' unica vera carta che l' Italia potrebbe giocare è il terminal Gnl finanziato dal ministero delle Infrastrutture nello scalo di Porto Empedocle (foto in basso). L' autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale, presieduta da Pasqualino Monti, che sta completando la progettazione da inserire nel Documento di programmazione strategica di sistema, in teoria potrebbe costruire l' opera in un anno. Ma il progetto dovrà affrontare le forche caudine delle autorizzazioni, in ordine, da parte del Comune, della Regione, del Provveditorato opere marittime e dei ministeri competenti. A meno di miracoli del DI "Semplificazioni", si rischia di attendere dieci anni. Un peccato, perchè disporre di un terminal di rifornimento al centro del Mediterraneo per le nuove navi alimentate a Gnl sarebbe un formidabile jolly per riattrarre i traffici merci verso l' Italia.



## Salviamo Genova e la Liguria

*Il 22 Luglio tutti a Roma: non più sopportabili i danni che sta subendo il territorio*

Vezio Benetti

GENOVA Salviamo Genova e la Liguria. La data è quella del 22 Luglio 2020 quando da Genova partirà un corteo di camion, automezzi e pullman destinazione Roma, Montecitorio, ministero dei Trasporti e Aspi, vogliamo arrivare con i camion sotto le finestre del Ministero per essere ricevuti ed ascoltati dal ministro. Non sono più sopportabili i danni che sta subendo il nostro territorio, ormai quantificabili in miliardi di euro e non possiamo più assistere inerti all'isolamento della nostra città e della nostra Regione ed alle pesantissime ripercussioni sulla vita economica e sociale del nostro territorio, già duramente provato da numerose e ripetute tragedie, senza una reazione di orgoglio e portare a Roma il nostro quotidiano dramma. Il Comitato Salviamo Genova e la Liguria che vede riunite, in modo apartitico ed apolitico, tutte le associazioni di categoria del mondo produttivo, dei servizi e del commercio è quello di capire e di avere risposte che tardano ad arrivare. E' così che Spediporto, Trasportounito Liguria, Assagenti, Assiterminal Ass.ne Italiana Terminalisti Portuali Confcommercio Genova, Confindustria Genova, Cna Genova e Liguria, Confetra Liguria, FAI-Conftrasporto Genova, Confartigianato Genova, Confesercenti Provinciale di Genova, ha deciso di unire motivazioni ed impegno per organizzare questa importante iniziativa, che resta assolutamente aperta all'adesione di tutti coloro che vorranno partecipare, rappresentanti di tutte le categorie professionali, produttive, del lavoro, fino ai comuni cittadini possano sostenere con la loro partecipazione questa iniziativa. Il Comitato, come ben illustrato dal suo manifesto, chiede al Governo, al Ministero dei Trasporti ed Aspi risposte immediate per: Ottenere il risarcimento urgente dei danni necessario per difendere la continuità economica ed occupazionale del nostro territorio; Ottenere un provvedimento di legge della massima urgenza che disciplini in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale le attività di ispezione ai fini della sicurezza sulla rete stradale ed autostradale; Definire un piano per attività di ispezione e manutenzione sulla rete autostradale ligure, articolato nel tempo, che consenta una utilizzazione del sistema infrastrutturale che non penalizzi l'intera economia regionale; Attivare adeguate forme di comunicazione con cittadini ed imprese al fine di fornire in tempo reale lo stato di avanzamento dei cantieri ed i programmi di intervento previsti nelle settimane e mesi; Costituire un tavolo di lavoro tra Aspi, Mit e rappresentanti del Comitato Salviamo #Genova e la #Liguria con lo scopo di individuare un recovery plan finalizzato a ridurre i disagi alla mobilità ed alle attività produttive che si dovessero paventare a seguito del perdurare della situazione in essere, tenuto conto dell'intero sistema infrastrutturale; Ottenere il riconoscimento della mancanza di continuità territoriale finalizzata all'ottenimento di finanziamenti pubblici e aiuti di Stato. Il presente comunicato è a firma del Comitato promotore



## Fusione PSA-Sech alla luce della crisi post-Covid

LUCIA NAPPI

10 Jul, 2020 L'Avvocatura dello Stato avrebbe dato parere positivo, circa la possibilità di una fusione per incorporazione tra PSA Genova Pra' e Sech, lo riporta la testata di settore ShipMag, pubblicando parte del documento. L'operazione vedrebbe PSA International, colosso di Singapore con 60 milioni di teu annui movimentati in tutto il mondo, acquisire il controllo in Sech, nella cui società è già presente, ma in un nuovo rapporto societario di maggioranza che andrebbe a rafforzare finanziariamente il terminal di Sampierdarena. Il parere positivo dell'Avvocatura, sussurrato informalmente da un mese tra le banchine, tuttavia non è stato confermato ancora dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, che da tempo ha congelato l'operazione in virtù dell'applicazione della legge 84/94, che vieta la doppia concessione in un porto. 'In varie decisioni sia l'AGCM che la Commissione Europea' - scrive l'Avvocatura - "hanno ritenuto che, in linea di massima, possono ritenersi sostituibili porti che, nell'ambito dello stesso tipo di traffico merci, siano distanti tra loro dai 200 ai 300 Km' -- Continua l'Avvocatura - 'non riterrebbe che dall'operazione di fusione per incorporazione esaminata, il soggetto

concessionario possa acquisire una posizione di mercato dominante rispetto alla catchment area'. I prossimi passaggi che dovrebbero portare al "go ahead" dell'Authority, probabilmente entro la fine di luglio, vedono la riunione del prossimo Comitato di Gestione, forse il 20 luglio prossimo, che valuterà la documentazione e perverrà ad una decisione. Qualora l'AdSP, ritenendosi soddisfatta del parere dell'Avvocatura, desse il proprio consenso, a quel momento potrà iniziare il processo che porterà alla creazione di una nuova società, su cui si era già lavorato informalmente a fine 2019, ma alla quale tuttavia mancava il passaggio fondamentale dell'atto notarile. Se la distorsione del mercato e l'acquisizione di una posizione di dominanza era uno degli aspetti che avevano alimentato le voci di chi osteggiava l'accordo, tuttavia oggi a fronte dell'impatto della pandemia da Covid, tale fenomeno si colloca in un contesto profondamente mutato. La fusione arrivando in un momento di forte perdita dei traffici, a partire da PSA Genova Pra' che in questi mesi ha perso molte navi, porterebbe sicuramente al rafforzamento finanziario del terminal Sech impegnato a fronteggiare la crisi post-Covid. Lucia Nappi.



## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

### Fusione Psa-Sech, via libera dall' Avvocato di Stato

*Considerano un bacino ampio fino a 300 chilometri, ci sono diversi approdi sostituibili che non rendono l' operazione nel porto di Genova dominante per il mercato*

Via libera dell' Avvocatura di Stato alla fusione tra Psa e Sech, due tra i principali terminal container del **porto di Genova**. Non c' è rischio di posizione dominante per l' acquisizione della maggioranza del polo di Calata Sanità da parte del gruppo di Singapore, che ha già una quota di minoranza, il 40 per cento. Dopo il parere dell' Avvocatura, nella persona della napoletana Gabriella Palmieri Sandulli (insediatasi ad agosto 2019), il prossimo passo sarà la delibera di autorizzazione alla fusione da parte del Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale, guidata da Paolo Emilio Signorini. Il criterio adottato da Sandulli per il via libera è, come si legge nel documento, la catchment area. «Sia l' Agcm - scrive Sandulli - che la Commissione europea hanno ritenuto che, in linea di massima, possono essere sostituibili porti che, nell' ambito dello stesso tipo di traffico merci, siano distanti tra loro dai 200 ai 300 chilometri». In altre parole, la fusione tra Psa e Sech non può portare a una posizione dominante, perché si sta considerando una vasta area di mercato ricca di approdi, che sfiora il **porto** di Marsiglia a Occidentale e quello di Civitavecchia a Oriente, includendo porti come La Spezia, Savona, Livorno, Piombino. In conclusione, l' Avvocatura non ritiene «che dall' operazione di fusione per incorporazione esaminata, il soggetto concessionario possa acquisire una posizione di mercato dominante rispetto alla catchment area».



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Psa-Sech, strada spianata dall' avvocatura

*Genova - La strada per la fusione dei due principali terminal container di Genova adesso è in discesa. Il parere dell' avvocatura di Stato è decisamente positivo, in modo persino netto rispetto agli standard utilizzati per questo tipo di documenti*

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







## Cosco, il colosso cinese che l' Italia prende a schiaffi

Sul **porto** di **Genova** si è abbattuta la classica tempesta perfetta. In un quadro caratterizzato da un sistema burocratico tra i più penalizzanti d' Europa e da collegamenti con il trasporto ferroviario fermi a prima della guerra, si è aggiunto anche il corto circuito del sistema autostradale. Con il risultato che le grandi compagnie di trasporto merci hanno dovuto gestire una situazione mai vista in precedenza. Chi per primo ha lanciato l' allarme è stato Cosco, il colosso cinese che grazie a oltre 1.300 navi e a una capacità superiore a 107 milioni di dwt (tonnellaggio di portata lorda) è il primo armatore al mondo. «Si è trattato della classica goccia che fa traboccare il vaso. Il paradosso è che da quando ci siamo lamentati la situazione è persino peggiorata», commenta con MF-Milano Finanza Marco Donati, direttore generale di Cosco Italia. «Pochi giorni fa hanno chiuso l' entrata del casello principale di **Genova** a causa di lavori d' ispezione a una galleria», prosegue. «Si erano impegnati a terminare entro le 6 di mattina invece hanno finito alle 10. Quattro ore di ritardo fondamentali per il **porto**. Siamo arrivati al punto che il prefetto di **Genova** ha ordinato al **porto** di non far più uscire i camion, decine di mezzi».

Un caos che sta impattando su merci, indotto e valore generato per il territorio. Uno degli aspetti che Donati sottolinea più volte nel corso della conversazione è quanto venga snobbato il settore della logistica in Italia, dalla politica fino ai media. Oggi Cosco Shipping Italy registra un fatturato di 75 milioni, ma genera un indotto di circa 500 milioni per il Paese. Nel 2019 la società ha movimentato nei porti italiani 1,25 milioni di tonnellate di merce oltre a 500.000 teus di merce in container (il teu è la misura standard di volume nel trasporto dei container e corrisponde a circa 38 metri cubi d'ingombro totale). Le navi della flotta Cosco hanno toccato almeno una volta 21 porti italiani dove hanno fatto 421 scali. Calcolando che ogni volta che un natante entra in un porto paga 30-70 mila euro tra spese per servizi e tasse, ci sono oltre 20 milioni all'anno generati dal gruppo solo entrando nei porti. «Noi non vogliamo andare via da Genova, ma oggettivamente lavorare qui è sempre più difficile», commenta Donati. Danni per l'economia? «Sono difficili da valutare. Al momento abbiamo spiegato ad alcuni nostri clienti che possiamo servirli in maniera ottimale anche da La Spezia o da Venezia. In fondo se spostiamo un container da Genova a un'altra città ci perde Genova, ma il valore resta in Italia. Il fatto è che la concorrenza è agguerrita e rischiamo di perdere navi e merci che si indirizzeranno altrove». Il punto cruciale per il manager di Cosco è questo: porti come Rotterdam, Anversa o Amburgo, che possono sfruttare collegamenti ferroviari efficienti e soprattutto molta meno burocrazia, attirano navi che potrebbero venire in Italia. «Non siamo contro i controlli, ma le pratiche doganali per le merci in Italia implicano una trafila spesso inefficiente. In Olanda invece non verificano i contenitori. In sostanza, oltre a quello fiscale già noto, gli olandesi fanno dumping burocratico nei confronti dell'Italia e questo non lo dice quasi nessuno». L'impatto è notevole. Una verifica su un container (che se proviene dalla Cina vale circa 1.000 euro) può costare fino a 600 euro, in Olanda zero. Così, man mano che il discorso va avanti, si torna alla tempesta perfetta e alle occasioni sprecate. A causa del sistema autostradale in tilt e dei litigi in corso tra sindaco di Genova, governatore della Liguria, società Autostrade per l'Italia e Ministero dei Trasporti, i problemi legati alla mancanza di connessioni ferroviarie vengono a galla in maniera lampante. Il porto di Genova non dispone ancora di binari elettrificati. Questo vuol dire che per spedire merci via ferrovia c'è una società

[illegible]



## Milano Finanza

Genova, Voltri

---

(con apposita concessione) che traina a gasolio una carrozza dal porto fino alla stazione, qui il vagone viene attaccato ai treni elettrificati di Fs e si immette nel circuito. Uno scherzetto che fa sì che un colosso come Cosco (e molti altri) spedisca il 90% delle merci via camion, perché costa meno in termini economici e di tempo. «L' aspetto più triste è che sono gli stessi identici problemi che mi raccontava mio padre quando ero piccolo», commenta sconsolato Donati. «Sono problemi che tutti conoscono da almeno 30 anni e che dovrebbero essere in cima alle priorità per l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale», ossia l' organismo deputato a stabilire la strategia di sviluppo dei porti di Genova e Savona. Cosco ha uffici a Genova (dove c' è la sede centrale) ma anche a Milano e Napoli e dà lavoro a circa 200 dipendenti. «Insieme ai fratelli Cosulich siamo l' armatore più grande al mondo», spiega Donati. «Siamo presenti in tutti i grandi porti italiani, fatta eccezione per Civitavecchia e per quelli della Sardegna, dove comunque prima o poi in prospettiva potremmo arrivare. L' Italia per noi rappresenta il secondo mercato europeo più importante dopo la Germania, quindi vogliamo investire. Vorremmo assumere persone e arrivare a trasportare un milione di teus, ma il sistema ci deve aiutare, dal governo alle autorità portuali. Da soli non possiamo fare di più». Un grido d' allarme, un appello, finora lasciato cadere nel vuoto. Per la felicità dei competitor tedeschi e olandesi. (riproduzione riservata)

## Genova passa il testimone a Napoli

Redazione

NAPOLI Genova passa il testimone a Napoli per la ripartenza dei grandi incontri delle filiere del mare, con la quarta edizione di Naples Shipping Week, che quest'anno si svolgerà sia in presenza che a distanza per le note misure di prevenzione dei contagi da Cov id-19, dal 28 Settembre al 3 Ottobre. Il primo appuntamento post-emergenza del Mediterraneo è pronto a scendere in acqua. La Naples Shipping Week, il Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo avanza a grande velocità verso l'edizione 2020. Gli organizzatori della manifestazione, annunciano un format innovativo basato su conferenze in presenza e massima sicurezza che utilizzeranno le tecnologie digitali e di rete più consolidate, combinate in un modo nuovo, per raggiungere in diretta un pubblico enormemente più vasto. Ciò consentirà di condividere idee, esperienze, interpretazioni sul mercato del presente e del futuro. Istituzioni, operatori, aziende, accademia stanno collaborando con gli organizzatori per mettere a disposizione un programma ai massimi livelli. E con il gran finale della tradizionale della Cena Mediterranea, in un format inedito basato sulla massima sicurezza Ecco le tematiche della Main Conference Port&ShippingTech, di giovedì 1 e venerdì 2 Ottobre: Pandemic shipping: impatti, resilienza, ripartenza; Shipping Global Dynamics; Green Shipping Summit; Smart Port & Logistics; Technology Trends del Settore Marittimo Portuale; Ports and Finance: Green Deal & Blue Growth; Green Shipping & Maritime Energy Transition Financing; Maritime health safety. In questa settimana Napoli sarà sede di una serie di conferenze e incontri aperti all'intera community dello shipping internazionale a cui contribuiranno relatori di grande prestigio provenienti dal mondo imprenditoriale, scientifico ed accademico. La manifestazione è organizzata da Klikutility Team e dal Propeller Club port of Naples.



## Ancip: stupefatti dalle parole di Bucchioni

Redazione

ROMA Dopo aver letto, letteralmente stupefatti, il comunicato di Giorgio Bucchioni, l'Ancip, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, replica alla dichiarazione rilasciata martedì 7 Luglio dal presidente Associazione Agenti Marittimi La Spezia. Ancip definisce quelle di Bucchioni Parole scritte alla rinfusa che variano da tratti grotteschi ed esilaranti ad altri totalmente forieri di verità. L'intervento in questione scrive Ancip inizia con affermazioni di una gravità inaudita. Tentare di giustificare e minimizzare le immagini dei fatti avvenuti nel porto di La Spezia è un qualcosa di indegno di un paese civile e democratico come il nostro. Un episodio che ha fatto il giro del mondo e fatto rabbrivire anche i nostri compagni e lavoratori di quella splendida città portuale che è La Spezia. Consigliando innanzitutto di andarsi a leggere il primo articolo della Nostra meravigliosa Costituzione, ci preme sottolineare al sig. Bucchioni che i lavoratori portuali hanno una altissima formazione sia in termini di sicurezza che di professionalità. Dovrebbe sapere, infatti, che nelle imprese portuali art. 16, 17 e 18 la voce formazione' incide notevolmente sul bilancio delle stesse e non potrebbe essere altrimenti, viste le difficoltà e le pericolosità nello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali. Una formazione continua, specializzata e avanzata che non hanno, perché a loro altro è richiesto, i nostri fratelli e compagni marittimi, così come i nostri portuali non hanno specifica formazione per le operazioni da effettuarsi durante la navigazione dei vettori marittimi. Per il semplice principio che da sempre sosteniamo che i marittimi fanno i marittimi ed i portuali fanno i portuali. Per noi precisa Ancip non esistono lavoratori di serie A e serie B e la nostra Associazione combatte tutti i giorni contro ogni forma di messa in discussione di tale concetto. Per noi esiste il lavoro declinato nelle sue varie forme e nessuno mai come la nostra Associazione si batte e si è battuta per la salvaguardia della dignità, anche economica, di ogni lavoratrice e di ogni lavoratore, pertanto rispediamo al mittente queste amenità. Inoltre, vorremmo ricordare che lo sciopero unitario delle organizzazioni sindacali del 24 Luglio p.v. vede uniti, fianco a fianco, i marittimi e i portuali. Quindi le contrapposizioni tra queste categorie rimangono solo nella mente del Bucchioni. Alla luce di quanto fin qui esposto, dovrebbe essere semplice comprendere come l'emendamento a firma dell'On. Davide Gariglio, che regolarizza l'istituto dell'autoproduzione delle operazioni portuali è un intervento in favore del lavoro, dei lavoratori e della sicurezza, sia dei marittimi che dei portuali. Chi vede altro è in mala fede. Per quanto riguarda, invece, la nostra amicizia con l'Onorevole in questione per noi è soltanto un grande motivo di orgoglio. Un'amicizia ed una stima nata dal comune senso di rispetto delle Istituzioni, della dignità del lavoro, della salvaguardia della vita umana e, non per ultimo, dalla difesa dell'interesse generale della portualità nazionale. In lui abbiamo trovato un uomo retto capace di ascoltare le esigenze di migliaia di donne e uomini e soprattutto di resistere alle forti pressioni che volevano, e vogliono tutt'ora, impedire l'approvazione del proprio emendamento. Ecco da dove deriva il nostro entusiasmo. Inoltre, al signor Bucchioni, vogliamo confidare che, oltre all'On. Gariglio, ci vantiamo di essere amici anche degli Onorevoli Mancini, Pagani, Romano, dei loro colleghi di maggioranza e anche di opposizione che, con alto senso dello Stato, hanno approvato l'emendamento in commissione, e di tanti rappresentanti istituzionali e politici nazionali, regionali e locali che lottano insieme a noi nell'interesse generale della portualità nazionale. Continuando a





scorrere il comunicato del Bucchioni, verso la fine dello stesso, si possono trovare affermazioni letteralmente da epic fail. Ci spieghiamo: Scilipoti menzionato da Bucchioni non è l'onorevole, ma il vice presidente della Compagnia Portuale Civitavecchia nonché vice presidente di Ancip che, insieme



## Messaggero Marittimo

La Spezia

---

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

## Città della Spezia

La Spezia

**Pastorino: "Porti, da Decreto rilancio misure preziose"**

Liguria - "Il Decreto Rilancio include tante misure importanti e preziose per il settore dei porti. Grazie al lavoro svolto in commissione Bilancio, e a quello successivo in Aula, sono state inserite norme che avranno un impatto positivo. Esprimo quindi soddisfazione per questi provvedimenti adottati, che vanno a favore dei lavoratori dei porti e, più in generale, a supporto dell'intero comparto". Lo dichiara il deputato ligure di **èViva** Luca Pastorino, segretario di presidenza alla Camera per Liberi e uguali. "In particolare - aggiunge Pastorino - è stata inserita la possibilità alle **Autorità** portuali di corrispondere un contributo al fornitore di lavoro, con un tetto massimo di 4 milioni sia per il 2020 che per il 2021. Una somma pari a 90 euro per ogni dipendente, in relazione alle giornate di lavoro perse rispetto al 2019. È stata poi disposta la proroga di due anni alle autorizzazioni in corso, in materia di fornitura del lavoro **portuale** temporaneo. E ancora: sarà istituito un fondo di 10 milioni, per il 2020, destinato a compensare i mancati introiti dell' **Autorità** di **sistema portuale**. Infine, e finalmente dopo tanti anni, si introduce una disciplina più restrittiva per l'autoproduzione nelle operazioni portuali. Sarà infatti possibile solo per le imprese autorizzate a svolgere queste operazioni e solo se i fornitori di lavoro, o l'ente di somministrazione di lavoro temporaneo, non siano in grado di offrire questo servizio". Venerdì 10 luglio 2020 alle 15:27:09 Redazione.



## INFRASTRUTTURE

### Visita al porto di Corsini «Crocevia dello sviluppo»

*L'assessore regionale incontra i vertici di Tcr e Sapir: sul tavolo le prospettive future dello scalo*

**RAVENNA** Andrea Corsini "approda" mentre si ufficializzano numeri preoccupanti per i traffici in **porto**, a causa della crisi data dal Co vid. Ma giunge anche in una fase fondamentale, mentre si approssima l'affidamento ufficiale dei lavori per il general contractor per il Progetto Hub. E nei giorni in cui la portualità italiana è scossa dai problemi di Genova, che portano il colosso Cosco a dichiarare la preferenza su **Ravenna**. La visita al **porto** L'assessore regionale alla mobilità, trasporti e infrastrutture ha visitato ieri i terminal portuali di Sapir e Tcr. Accompagnato dai presidenti di Sapir Riccardo Sabadini e di Terminal Container Giannantonio Mingozi, presenti anche il vicesindaco Eugenio Fusignani con delega al **porto** e Milena Fico direttore di Tcr, è stata l'occasione per l'amministratore dell'Emilia Romagna per uno scambio di valutazioni sulla tenuta del comparto portuale «Considero il **porto** di **Ravenna** crocevia fondamentale per la crescita di tutta l'economia emiliano romagnola, il mio impegno è rivolto prioritariamente al sistema infrastrutturale che serve l'ambito portuale e come Regione siamo fortemente interessati a renderlo sempre più adeguato alle esigenze degli operatori portuali in particolare», ha dichiarato Corsini. E se il presidente di Sapir Riccardo Sabadini si attende uno sviluppo sia della logistica che delle infrastrutture terminalistiche, sottolineando come all'assessore «abbiamo illustrato il piano di sviluppo di Sapir con aree che ormai sono a disposizione definitiva per nuovi insediamenti e nuove attività», Giannantonio Mingozi ha invece sottolineato come il settore dei container meriti, in questo momento, la massima attenzione. Il presidente di Tcr (società partecipata da Sapir e Contship) rileva come «il traffico container sia l'attività che meglio ha tenuto in Adriatico in questo periodo di emergenza, con i primi sei mesi che registrano un calo dei volumi contenuto del 7%, un dato positivo rispetto al calo del 20/30 % che si registra nei porti del Tirreno. **Ravenna** si conferma essere in una posizione strategica per servire i mercati del Mediterraneo e di parte del FarEast, ha aggiunto Mingozi; per poter sviluppare ulteriormente il mercato è necessaria la realizzazione del nuovo terminal container in Trattaroli che, con fondali più profondi, potrà finalmente ospitare servizi diretti per il FarEast». A tenere il punto sulle infrastrutture necessarie al collegamento del futuro Hub ravennate anche Fusignani: «Necessario è il coraggio di riproporre il tema della E55, per accompagnare la crescita delle tante imprese che di questo scalo sono l'anima pulsante». «AN.TA.

**Visita al porto di Corsini «Crocevia dello sviluppo»**

L'assessore regionale incontra i vertici di Tcr e Sapir: sul tavolo le prospettive future dello scalo

**Coop Alleanza Alleanza lascia Arriva Mocchi**

**Vuoi aprire un'attività?**  
Avvio e gestione d'impresa a 360° con Confercenti

**RAVENNA** PALAZZO BERGONI 1  
0544 292711

**CEVIA** VIA LEVICO 21C  
0544 81001

**RAVENNA** VIA BETTINI 4  
0544 81001

**LEGATO** VIA FORO GIOVIO 41  
0544 81001

## L'assessore Corsini visita i terminal Sapir e Tcr: «Porto crocevia fondamentale»

*Ad accoglierlo i presidenti Sabadini e Mingozzi, unitamente al vicesindaco Fusignani. «Calo dei volumi contenuto rispetto a quello degli scali sul Tirreno»*

«Considero il porto di Ravenna crocevia fondamentale per la crescita di tutta l' economia emiliano romagnola, il mio impegno è rivolto prioritariamente al sistema infrastrutturale che serve l' ambito portuale e come Regione siamo fortemente interessati a renderlo sempre più adeguato alle esigenze degli operatori portuali in particolare». Con queste parole l' assessore regionale alla mobilità, trasporti e infrastrutture Andrea Corsini ha commentato la visita di ieri ai terminal portuali di Sapir e Tcr. Ad accoglierlo i presidenti di Sapir, Riccardo Sabadini, e di Terminal Container, Giannantonio Mingozzi, presenti anche il vicesindaco Eugenio Fusignani con delega al Porto e Milena Fico direttore di Tcr. Sabadini ha illustrato «il piano di sviluppo di Sapir con aree che ormai sono a disposizione definitiva per nuovi insediamenti e nuove attività». Mingozzi ha sottolineato come il settore dei container «meriti, in questo momento, la massima attenzione delle pubbliche istituzioni a tutti i livelli. Come Tcr consideriamo il traffico container l' attività che meglio ha tenuto in Adriatico in questo periodo di emergenza, con i primi sei mesi che registrano un calo dei volumi contenuto del 7%, un dato positivo rispetto al calo del 20/30 % che si registra nei porti del Tirreno». «Il porto merita costante attenzione e sollecitazione nei confronti del Governo per poterlo dotare di quelle necessarie infrastrutture viarie a complemento del progetto Hub portuale», ha concluso Fusignani.





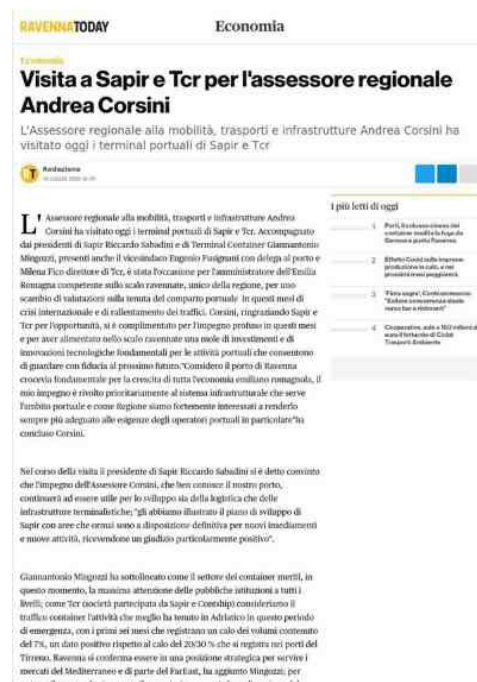
## Visita a Sapis e Tcr per l' assessore regionale Andrea Corsini

*L' Assessore regionale alla mobilità, trasporti e infrastrutture Andrea Corsini ha visitato oggi i terminal portuali di Sapis e Tcr*

L' Assessore regionale alla mobilità, trasporti e infrastrutture Andrea Corsini ha visitato oggi i terminal portuali di Sapis e Tcr. Accompagnato dai presidenti di Sapis Riccardo Sabadini e di Terminal Container Giannantonio Mingozzi, presenti anche il vicesindaco Eugenio Fusignani con delega al **porto** e Milena Fico direttore di Tcr, è stata l' occasione per l' amministratore dell' Emilia Romagna competente sullo scalo ravennate, unico della regione, per uno scambio di valutazioni sulla tenuta del comparto portuale in questi mesi di crisi internazionale e di rallentamento dei traffici. Corsini, ringraziando Sapis e Tcr per l' opportunità, si è complimentato per l' impegno profuso in questi mesi e per aver alimentato nello scalo ravennate una mole di investimenti e di innovazioni tecnologiche fondamentali per le attività portuali che consentono di guardare con fiducia al prossimo futuro. "Considero il **porto** di **Ravenna** crocevia fondamentale per la crescita di tutta l' economia emiliano romagnola, il mio impegno è rivolto prioritariamente al sistema infrastrutturale che serve l' ambito portuale e come Regione siamo fortemente interessati a renderlo sempre più adeguato alle esigenze degli operatori portuali in particolare" ha concluso Corsini.

Nel corso della visita il presidente di Sapis Riccardo Sabadini si è detto convinto che l' impegno dell' Assessore Corsini, che ben conosce il nostro **porto**, continuerà ad essere utile per lo sviluppo sia della logistica che delle infrastrutture terminalistiche; "gli abbiamo illustrato il piano di sviluppo di Sapis con aree che ormai sono a disposizione definitiva per nuovi insediamenti e nuove attività, ricevendone un giudizio particolarmente positivo".

Giannantonio Mingozzi ha sottolineato come il settore dei container meriti, in questo momento, la massima attenzione delle pubbliche istituzioni a tutti i livelli; come Tcr (società partecipata da Sapis e Contship) consideriamo il traffico container l' attività che meglio ha tenuto in Adriatico in questo periodo di emergenza, con i primi sei mesi che registrano un calo dei volumi contenuto del 7%, un dato positivo rispetto al calo del 20/30 % che si registra nei porti del Tirreno. **Ravenna** si conferma essere in una posizione strategica per servire i mercati del Mediterraneo e di parte del FarEast, ha aggiunto Mingozzi; per poter sviluppare ulteriormente il mercato è necessaria la realizzazione del nuovo terminal container in Trattaroli che, con fondali più profondi, potrà finalmente ospitare servizi diretti per il FarEast. Ringrazio l' Assessore Corsini per l' attenzione e l' impegno e sottolineo che per la containeristica occorrono investimenti certi in infrastrutture, magazzini e tecnologie al servizio dei prodotti alimentari, ortofrutticoli e del freddo che sono strategici per la nostra portualità. "Ringrazio l' assessore regionale Andrea Corsini per aver incontrato la realtà portuale, che del resto conosce molto bene e, per questo, sono certo che il suo interessamento e impegno produrrà importanti effetti - afferma il vicesindaco con delega al **Porto**, Eugenio Fusignani -. Queste sono sempre occasioni per fare il punto su una realtà di estremo valore economico, certamente regionale, ma soprattutto nazionale. Il **porto** dell' Emilia-Romagna, non solo di **Ravenna**, merita costante attenzione e sollecitazione nei confronti del Governo per poterlo dotare di quelle necessarie infrastrutture viarie, non mi stancherò mai di ripeterlo, a completamento del progetto Hub portuale. In particolare mi riferisco ad un collegamento su gomma nord-sud per il quale sarebbe opportuno avere il coraggio di riproporre il tema della E55, indispensabile per accompagnare la crescita delle tante imprese che di questo scalo sono l' anima pulsante. Come Sapis, realtà fortemente strutturata e





## L' assessore regionale Corsini in visita a Sapir e TCR

L' Assessore regionale alla mobilità, trasporti e infrastrutture Andrea Corsini ha visitato oggi i terminal portuali di Sapir e Tcr. Accompagnato dai presidenti di Sapir Riccardo Sabadini e di Terminal Container Giannantonio Mingozzi, presenti anche il vicesindaco Eugenio Fusignani con delega al **porto** e Milena Fico direttore di Tcr, è stata l' occasione per l' amministratore dell' Emilia Romagna competente sullo scalo ravennate, unico della regione, per uno scambio di valutazioni sulla tenuta del comparto portuale in questi mesi di crisi internazionale e di rallentamento dei traffici. Corsini, ringraziando Sapir e Tcr per l' opportunità, si è complimentato per l' impegno profuso in questi mesi e per aver alimentato nello scalo ravennate una mole di investimenti e di innovazioni tecnologiche fondamentali per le attività portuali che consentono di guardare con fiducia al prossimo futuro. "Considero il **porto** di **Ravenna** crocevia fondamentale per la crescita di tutta l' economia emiliano romagnola, il mio impegno è rivolto prioritariamente al sistema infrastrutturale che serve l' ambito portuale e come Regione siamo fortemente interessati a renderlo sempre più adeguato alle esigenze degli operatori portuali in particolare" ha concluso Corsini. Nel corso della visita il presidente di Sapir Riccardo Sabadini si è detto convinto che l' impegno dell' Assessore Corsini, che ben conosce il nostro **porto**, continuerà ad essere utile per lo sviluppo sia della logistica che delle infrastrutture terminalistiche; "Gli abbiamo illustrato il piano di sviluppo di Sapir con aree che ormai sono a disposizione definitiva per nuovi insediamenti e nuove attività, ricevendone un giudizio particolarmente positivo". Giannantonio Mingozzi ha sottolineato come il settore dei container meriti, in questo momento, la massima attenzione delle pubbliche istituzioni a tutti i livelli; come Tcr (società partecipata da Sapir e Contship) consideriamo il traffico container l' attività che meglio ha tenuto in Adriatico in questo periodo di emergenza, con i primi sei mesi che registrano un calo dei volumi contenuto del 7%, un dato positivo rispetto al calo del 20/30 % che si registra nei porti del Tirreno. **Ravenna** si conferma essere in una posizione strategica per servire i mercati del Mediterraneo e di parte del FarEast, ha aggiunto Mingozzi; per poter sviluppare ulteriormente il mercato è necessaria la realizzazione del nuovo terminal container in Trattaroli che, con fondali più profondi, potrà finalmente ospitare servizi diretti per il FarEast. Ringrazio l' Assessore Corsini per l' attenzione e l' impegno e sottolineo che per la containeristica occorrono investimenti certi in infrastrutture, magazzini e tecnologie al servizio dei prodotti alimentari, ortofrutticoli e del freddo che sono strategici per la nostra portualità". "Ringrazio l' assessore regionale Andrea Corsini per aver incontrato la realtà portuale, che del resto conosce molto bene e, per questo, sono certo che il suo interessamento e impegno produrrà importanti effetti - afferma il vicesindaco con delega al **Porto**, Eugenio Fusignani -. Queste sono sempre occasioni per fare il punto su una realtà di estremo valore economico, certamente regionale, ma soprattutto nazionale. Il **porto** dell' Emilia-Romagna, non solo di **Ravenna**, merita costante attenzione e sollecitazione nei confronti del Governo per poterlo dotare di quelle necessarie infrastrutture viarie, non mi stancherò mai di ripeterlo, a completamento del progetto Hub portuale. In particolare mi riferisco ad un collegamento su gomma nord-sud per il quale sarebbe opportuno avere il coraggio di riproporre il tema della E55, indispensabile per accompagnare la crescita delle tante imprese che di questo scalo sono l' anima pulsante. Come Sapir, realtà fortemente strutturata e competitiva".





## Cambia look la spiaggia libera del porto

*All'Idrovora', entro agosto, potrebbero sorgere chiringuiti, spogliatoi e tante novità. Il costo dell'operazione è di 135mila euro*

di Claudio Laudanna CARRARA Spiaggia libera del **porto**, quasi pronto il cambio look. Già entro agosto 'all' idrovora' si potrebbe vedere sorgere chiringuiti, spogliatoi e tante altre novità che saranno realizzate grazie a una spesa di poco più di 135mila euro. Il progetto dell' architetto Giulio Vatteroni è pronto da tempo, ma in questi giorni si è anche concretizzata l' assegnazione dei lavori alla ditta carrarese Sistemcom società cooperativa che dovrà ora provvedere alla fornitura e posa (per quasi 50 mila euro) di tutte le strutture. I lavori si prevede che durino solo poche settimane, ma prima di partire in quarta si attende ora di procedere a trovare qualcuno che si occupi della loro futura gestione in modo da lasciare quanto sarà costruito in mani sicure. Se non ci saranno intoppi o rallentamenti, si conta di poter essere pronti subito dopo ferragosto e poi proseguire con una stagione extralarge. L' idea che si è voluto perseguire in piazza Il Giugno è stata quella di attrezzare in maniera definitiva una zona tanto nevralgica del nostro litorale in attesa che vi venga realizzato il waterfront. Per questo si sono scelte delle strutture che, all' occorrenza, potranno essere smontate e riposizionate su un altro arenile pubblico quando il nostro scalo commerciale avrà finalmente un nuovo interfaccia con la città. «Il progetto - si legge nella relazione tecnica presentata alla giunta - prevede la realizzazione di aree, percorsi e volumi finalizzati al miglioramento della fruizione della spiaggia da parte dei cittadini cercando di dare alla stessa una vocazione sportiva inserendo anche un' area fitness e un' area gioco. Saranno realizzate una passerella principale in larice o abete, lasciando il legno a vista, appoggiata sulla sabbia con lunghezza di 80 metri per 2 di larghezza che sancisce l' asse di percorrenza della spiaggia nord-sud e che distribuisce tutti i servizi. Saranno inoltre realizzate due piazzole in larice o abete per disabili di 4 metri per 4 che consentono la sosta delle carrozzine sulla spiaggia e l' eventuale passaggio dalla carrozzina da strada a quella specifica da sabbia inoltre ci saranno due percorsi secondari in larice o abete perpendicolari al percorso principale, rispettivamente di 25 e 19 metri di lunghezza e uno di larghezza che connettono le piazzole disabili agli ingressi della passeggiata Sandro Pertini I servizi invece occuperanno una superficie di 41 metri per 6 e saranno posizionati in modo tale da lasciare una porzione di spazio dedicata all' area fitness verso largo dei Marinai d' Italia e una dedicata al gioco del beach volley verso la passeggiata Sandro Pertini. Ci saranno un chiosco bar ottagonale, uno per il deposito attrezzature, tre moduli per i servizi igienici, un' area doccia». Molto chiara anche la scelta dei progettisti per quanto riguarda i colori da usare. «Tutto sarà bianco e blu - si legge nella relazione progettuale -. Le superfici di tamponamento delle strutture saranno bianche per far prevalere il colore e richiamare anche il faro del **porto**, mentre saranno blu i montanti, le coperture e le porte per definire i volumi e legarsi allo sfondo del mare e del cielo». Sembra quindi che qualcosa possa muoversi per quanto riguarda la spiaggia libera al **porto**, dopo una stagione iniziata in ritardo a causa del Covid e la paura iniziale di andare in spiaggia per il rischio contagio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Il Tirreno

Livorno

ambiente

### La città ecologica: Darsena Europa è un'opera non sostenibile

CALAMBRONE «La Darsena Europa è un'opera ambientalmente non sostenibile in sé e quindi da non realizzare». Questa la posizione dell'associazione ambientalista La città ecologica sul progetto di ampliamento del porto di Livorno. «Basta guardare - scrive l'associazione in una nota - come sarebbe modificato il litorale per capire che è un'opera enorme, frutto di un'idea arcaica di presunto sviluppo, realizzato in spregio della natura e delle sue leggi. Sarebbero necessarie tonnellate di cemento ed enormi di energia per la sola realizzazione senza contare l'inquinamento complessivo prodotto sia dalle navi che dal trasporto legato ad un aumento del traffico merci del porto. Il tutto inserito nella costa toscana, notoriamente votata al turismo». Gli effetti sulla costa pisana? «Potrebbero essere catastrofici, soprattutto se sommati agli effetti dei cambiamenti climatici con l'aumento di fenomeni atmosferici estremi e l'innalzamento del livello del mare - prosegue la nota -. Questa a noi sembra l'emergenza del prossimo futuro ed a questa dovrebbero pensare dei governanti e amministratori responsabili. Altro che realizzare opere che appaiono in questo contesto di un'altra epoca ormai passata. Occorre a livello nazionale andare ad una precisa programmazione dei porti: non è possibile che tutti vogliano fondali a 18 metri dal momento che non ovunque è possibile realizzarli. Per Livorno la priorità è realizzare una migliore interazione con la ferrovia per aumentare la quota di merci su ferro, ora troppo modesta». La Città ecologica «chiede che l'Autorità Portuale contribuisca economicamente ed in modo significativo ad uno studio indipendente condotto da esperti di livello internazionale, scelti dal Comune di Pisa, sugli effetti ambientali dell'opera. Stigmatizza la scelta di ampliare il porto di Livorno e l'aeroporto di Peretola invece di raddoppiare la saturata linea ferroviaria Pisa-Firenze ed i collegamenti tram treno di area vasta (Viareggio, Lucca, Pontedera, Livorno verso Pisa), con diramazioni nei centri urbani dei capoluoghi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Chiusura lungomare, dietrofront**  
**Confcommercio attacca il sindaco**

Nessuna essenzialità della pedonalizzazione alla 12 «Se le imprese non sono le sole a essere responsabili»

**LITORALE**

**La città ecologica: Darsena Europa è un'opera non sostenibile**

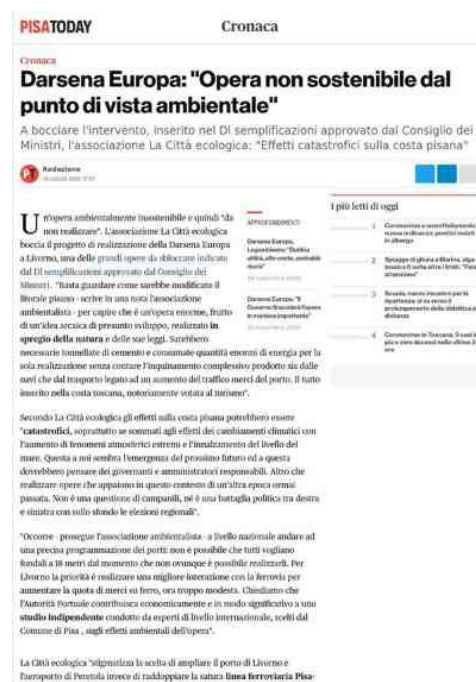
**TIRRENO**  
**Cancello a terra, discarica a cielo aperto**  
**L'ex Cicliandia rimane nel degrado**



## Darsena Europa: "Opera non sostenibile dal punto di vista ambientale"

*A bocciare l'intervento, inserito nel DI semplificazioni approvato dal Consiglio dei Ministri, l'associazione La Città ecologica: "Effetti catastrofici sulla costa pisana"*

Un'opera ambientalmente insostenibile e quindi "da non realizzare". L'associazione La Città ecologica boccia il progetto di realizzazione della Darsena Europa a Livorno, una delle grandi opere da sbloccare indicate dal DI semplificazioni approvato dal Consiglio dei Ministri. "Basta guardare come sarebbe modificato il litorale pisano - scrive in una nota l'associazione ambientalista - per capire che è un'opera enorme, frutto di un'idea arcaica di presunto sviluppo, realizzato in spregio della natura e delle sue leggi. Sarebbero necessarie tonnellate di cemento e consumate quantità enormi di energia per la sola realizzazione senza contare l'inquinamento complessivo prodotto sia dalle navi che dal trasporto legato ad un aumento del traffico merci del porto. Il tutto inserito nella costa toscana, notoriamente votata al turismo". Secondo La Città ecologica gli effetti sulla costa pisana potrebbero essere "catastrofici", soprattutto se sommati agli effetti dei cambiamenti climatici con l'aumento di fenomeni atmosferici estremi e l'innalzamento del livello del mare. Questa a noi sembra l'emergenza del prossimo futuro ed a questa dovrebbero pensare dei governanti e amministratori responsabili. Altro che realizzare opere che appaiono in questo contesto di un'altra epoca ormai passata. Non è una questione di campanili, né è una battaglia politica tra destra e sinistra con sullo sfondo le elezioni regionali". "Occorre - prosegue l'associazione ambientalista - a livello nazionale andare ad una precisa programmazione dei porti: non è possibile che tutti vogliano fondali a 18 metri dal momento che non ovunque è possibile realizzarli. Per Livorno la priorità è realizzare una migliore interazione con la ferrovia per aumentare la quota di merci su ferro, ora troppo modesta. Chiediamo che l'**Autorità Portuale** contribuisca economicamente e in modo significativo a uno studio indipendente condotto da esperti di livello internazionale, scelti dal Comune di Pisa, sugli effetti ambientali dell'opera". La Città ecologica "stigmatizza la scelta di ampliare il porto di Livorno e l'aeroporto di Peretola invece di raddoppiare la satura linea ferroviaria Pisa-Firenze e i collegamenti tram treno di area vasta (Viareggio, Lucca, Pontedera, Livorno verso Pisa), con diramazioni nei centri urbani dei capoluoghi".



## Il dubbio? La pelle dell' orso | La Gazzetta Marittima

LIVORNO Un filosofo diceva che il pessimista è colui il quale vede le cose come sono e non come vorremmo che fossero. Un proverbio dice di non vendere la pelle dell'orso prima di averla nel sacco. Un rompiballe è chi mette dubbi a fronte della generale euforia. Bene, datemi pure del rompiballe. Perché nel coro dei soddisfatti per l'inserimento nel Decreto Semplificazioni dei progetti della Darsena Europa e della nuova superstrada Aurelia entrambi fondamentali per il porto labronico e l'economia nazionale il piccolo mio dubbio di guastafeste è che di buone intenzioni è lastricata la strada dell'inferno: ovvero di promesse politiche, di piani di rilancio, di grandi opere eccetera, ci sono da anni i cassetti pieni. Enrico Rossi, presidente certamente dinamico e volitivo della Toscana, ha ribadito che si farà la Darsena Europa entro il 2024, anche sulla base delle aspirazioni di **Stefano Corsini**, presidente dell'AdSP. Io invece, che sono un semplice cronista, mi chiedo se davvero ci sarà la rivoluzione: anche solo per progettartela, sia pure con un commissario, ci vorranno anni. E il nodo stradale e autostradale e ferroviario con i famosi ponti al Calambrone? E i NIMBY di Pisa, il piano nazionale dei nuovi porti che non c'è, i troppi terminal container secondo alcuni armatori? Mi fermo: ma ho paura, da rompiballe, che l'orso sia ancora molto lontano. Figuriamoci la sua pelle. Che comunque qualcuno sta già vendendo. Sembra che sia già partita la corsa a mettere il cappello sulla poltrona del commissario per la Darsena Europa. In pole position ci sarebbe Enrico Rossi, che a settembre sarà libero dalla carica di governatore della Regione Toscana, anche **Stefano Corsini**, da ingegnere specializzato sul tema, avrebbe tutte le qualità: e in una intervista su Facebook ricorda che con i poteri stabiliti dal Decreto Semplificazioni, anche lui ce la farebbe in quattro-cinque anni. Pare siamo sempre sulle indiscrezioni che Assoporti punti su di lui, anche se dal mondo dei partiti arriverebbe una spintina per il sindaco Luca Salvetti. Insomma, come si vede non mancano già le corse in avanti. Con una sola incognita: martedì 14 c'è la causa di ritorno contro **Corsini** e Provinciali sulla nota vicenda che ne ha portato anche la loro (passata e parzialmente scontata) sospensione. E una eventuale condanna dell'uno o dell'altro o di entrambi, ma è meno scontato manderebbe all'aria molte soluzioni. Sarà, insomma, un luglio caldo anche per questo. Antonio Fulvi



## Per le crociere Livorno una perdita di 54 milioni

**LIVORNO** La crisi che ha travolto il settore crocieristico, in Italia e nel mondo, potrebbe impattare rovinosamente anche sull'economia livornese, bruciando nel 2020 tra i 53 e i 64 milioni di euro di ricavi. A sottolinearlo è uno studio elaborato dalla direzione Sviluppo, Programmi Europei e Innovazione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e presentato in un webinar dedicato al crocierismo e alla blue economy. L'analisi prende le mosse da alcune drammatiche certezze. I dati aggiornati all'8 maggio e resi noti dal terminal crociere **Porto** di **Livorno** 2000, dicono come nello scalo siano stati complessivamente cancellati 179 scali sugli oltre 379, un calo vicino al 50% del totale. Nel 2020 il **porto** di **Livorno** avrebbe dovuto movimentare 897.720 passeggeri, riportando una crescita del 6,8% rispetto al 2019 (dati di Risposte Turismo). Partendo da queste cifre, il report analizza due scenari: uno ottimistico, fondato sulla possibilità che le navi da crociera riprendano a viaggiare a settembre, uno pessimistico, basato su una ripartenza delle attività a gennaio 2021. Nel primo caso, la perdita secca che il **porto** livornese potrebbe subire nell'anno ammonterebbe a quasi 54 milioni di euro (dato aggregato che ricomprende tre voci di spesa: passeggeri, equipaggi e servizi tecnico nautici). Nell'ipotesi peggiore, l'economia livornese potrebbe arrivare a perdere fino a un massimo di 64,6 milioni di euro (59,5 milioni al netto delle spese di bunkeraggio). «Siamo in una situazione di assoluta incertezza è il commento del presidente di Risposte Turismo, Francesco Di Cesare difficile fare previsioni sulla ripresa o meno delle crociere da oggi alla fine dell'anno. Le grandi compagnie di navigazione hanno però una grande solidità finanziaria e sono in grado di far fronte a questo tsunami economico senza troppe perdite».





## Il Tirreno

Livorno

Domani l' anniversario

### Buon compleanno Modigliani e in Fortezza si celebra il genio

*Il grande artista labronico, nato il 12 luglio sarà ricordato tra musica, foto e talk show*

Livorno Domani si festeggia il compleanno di Amedeo Modigliani che nasceva proprio il 12 luglio di 136 anni fa in quella che ora in tanti visitano, l' appartamento di via Roma ormai noto a tutti come "Caca Natale di Modigliani". Domani in Fortezza Vecchia, si svolge infatti "Modigliani-Livorno: Talk Show tra Arte, Cultura e Musica", un evento culturale ideato e organizzato dall' Associazione di volontariato Reset, con il patrocinio del Comune di Livorno e dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, per festeggiare uno dei più grandi artisti di tutti i tempi, di cui quest' anno è stato anche celebrato il centenario dalla scomparsa. La serata prevede un talk show, moderato dal capocronista del quotidiano Il Tirreno Alessandro Guarducci, con contributi molto interessanti sulla vita e l' arte di Modigliani, intervallati dalle note del gruppo jazz JBJ TRIO, composto da Massimiliano Fantolini pianoforte, Diego Persi Paoli basso elettrico, Sergio Consani batteria. Verrà anche mostrato, e raccontato da coloro che ne hanno curato la realizzazione, tra cui l' ingegner Andrea Cecconi, il video mapping curato da Immersiva e Reset e proiettato alle Terme del Corallo il 24 gennaio 2020, centenario della scomparsa di Amedeo Modigliani. In Fortezza saranno in mostra le foto del progetto Modi/Dani del fotografo e artista Andrea Dani. Ecco gli interventi in programma. Alle ore 21 aperture con le note del JBJ Trio e i saluti istituzionali da parte dell' assessore alla cultura Simone Lenzi, del sindaco Luca Salvetti e di rappresentanti dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale. Dalle 21.30 i contributi dell' architetto e docente di storia dell' arte Corrado La Fauci ("Comunicare è Arte"), dell' artista e studioso di storia dell' arte Umberto Falchini ("La prima mostra personale di Modigliani"), del critico ed esperto d' arte Laura Moreschini ("Amedeo Modigliani, ipotesi per una mostra ideale"), del professore ordinario di Storia dell' Arte Contemporanea alla Scuola Normale Superiore di Pisa Flavio Fergonzi ("Modigliani, qualche problema aperto"), del critico d' arte e collezionista Carlo Pepi ("Le origini dell' arte di Amedeo"). L' ingresso è a offerta libera. Gli organizzatori ringraziano gli sponsor che hanno contribuito e li hanno affiancati in questa iniziativa: DiGabbia, ErreDue Gas, Centro Balneare Sama, Promos di Roberto Napoli. --





il consiglio di fabbrica

## «Bene l' arrivo di Carrai, ora occhio alle aree portuali»

PIOMBINO Nel consiglio di fabbrica delle rsu di Jsw e Piombino Logistics con le segreterie di Fim, Fiom e Uilm è stata «apprezzata, in questa situazione di incertezza, con la fabbrica che da settimane appare come una nave in balia della tempesta, senza rotta e senza più carburante, la nomina a vicepresidente esecutivo di Marco Carrai che, avendo ottenuto tutte le deleghe, avrà il compito di dare un futuro allo stabilimento ed ai lavoratori». Il sindacato avrà il primo incontro con Carrai giovedì 16 luglio. Nel confronto di ieri è emersa «tutta la preoccupazione per la situazione dello stabilimento, che vede fermi tutti i treni di laminazione, con solo una scarsa attività di spedizioni e pochissime navi in arrivo e partenza. Pochissimi gli ordini in portafoglio e incertezza sulle ripartenze della laminazione. A preoccupare sono anche i grandi problemi di liquidità». L' incontro del 16 con Carrai viene rappresentato quindi come «l' occasione per confrontarsi e capirne le intenzioni, sapendo che ha già dichiarato che sarà in grado di presentare entro 15 giorni il piano industriale. Non c' è più tempo da perdere, occorrono subito atti concreti e tangibili, partendo con immissione di liquidità che oltre a rimpinguare una cassa vuota devono servire per mettere in sicurezza lo stabilimento, con gli investimenti fino a oggi solo annunciati sulla laminazione e, contestualmente, il piano e la progettazione di una moderna acciaieria elettrica». Per i sindacati è evidente «la necessità immediata di un aiuto, già annunciato da parte del Governo, sia tramite la fornitura di crediti bancari che tramite l' intervento di Cassa depositi e prestiti per tutelare lo stabilimento e la produzione di acciaio, in un piano complessivo della siderurgia nazionale». Rsu e segreterie di Fim, Fiom e Uilm ritengono che «a fronte delle dichiarazioni del Governo su un grande piano di investimenti ferroviari, stradali, portuali e infrastrutturali previsti nel Decreto rilancio, dove sarà indispensabile l' acciaio, lo stabilimento di Piombino può essere un' opportunità per tutto il Sistema Italia». Il sindacato pensa anche all' imminente scadenza - 24 luglio - del biennio di sorveglianza governativa affidata al commissario Piero Nardi, chiedendo «la proroga e un deciso potenziamento per avere da parte del Governo un vero controllo sull' attività della Fabbrica, tutelare le risorse pubbliche e gli interessi nazionali». Infine il tema delle aree portuali opzionate nell' Accordo di programma da Jsw e Piombino Logistics, Occorre «su cui si sentono molte voci e sulle quali Governo e azienda devono fare chiarezza. Sono aree vitali per la realizzazione del Progetto complessivo Jsw e ricordiamo a tutti che garantiscono l' occupazione attuale e futura degli oltre 1800 lavoratori coinvolti e che nessun altro progetto presentato sul **porto** riesce a garantire». «Appena pronto il Piano industriale - concludono i sindacati - occorrerà una convocazione urgente al Ministero perché il Piano, visti i ritardi non certamente imputabili ai lavoratori, dovrà essere accompagnato da adeguati ammortizzatori sociali. È necessario da parte del Governo attivarsi per fare partire le necessarie bonifiche e smantellamenti per permettere ai lavoratori, da anni in cassa integrazione, di riacquistare quella dignità che solo il lavoro può garantire». --



## Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

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

Emergono i primi dati sulle conseguenze dell'emergenza sanitaria per il coronavirus sull'andamento dei traffici nel porto di Ancona. Nel primo semestre 2020, le merci hanno registrato un calo contenuto rispetto alle previsioni: i traffici commerciali hanno sempre avuto continuità anche durante il periodo del lockdown e grazie agli operatori dello scalo dorico, che hanno sempre lavorato, è stato garantito il rifornimento a tutto il territorio dei beni necessari, farmaci, alimentari e altri prodotti. Le merci Ro/Ro, trasportate su camion, hanno registrato un calo del -18,7% da gennaio a giugno, rispetto allo stesso semestre del 2019, passando da 2.246.172 a 1.826.622 tonnellate, mentre è praticamente stabile l'andamento delle merci nei container (-0,8%), passato da 613.471 a 608.719 tonnellate. I Teu, l'unità di misura dei container, sono passati da 82.853 a 78.056 (-5,8%) perché gli armatori stanno continuando ad ottimizzare la gestione dei container vuoti. Il numero dei tir e dei trailer è sceso da 71.082 a 61.106 (-14%). Le toccate nave complessive sono state 610 nel primo semestre 2020 rispetto alle 774 del primo semestre 2019, con una differenza negativa di 164 (-21%), dovuta in prevalenza al calo del numero dei traghetti proprio per il fermo della circolazione dei passeggeri e la conseguente riduzione delle corse da parte degli armatori. I traghetti hanno comunque continuato ad attraccare nel porto dorico garantendo il traffico commerciale con Grecia, Croazia e Albania. I mezzi pesanti, con a bordo gli autisti, hanno sempre potuto imbarcarsi e sbarcare per gli scambi commerciali. Forte, come previsto, è stata la diminuzione del traffico passeggeri, pari a -71,8%, per il blocco totale della mobilità delle persone da marzo a giugno. I passeggeri complessivi sono stati 97.189 nel primo semestre 2020 rispetto ai 344.476 del primo semestre 2019. Le crociere hanno subito il fermo totale a livello mondiale ed è veramente arduo che la stagione possa riprendere nel 2020. Nel primo semestre di quest'anno, i crocieristi nel porto di Ancona sono stati 1.364, per due uniche toccate effettuate nei mesi di gennaio e febbraio, rispetto ai 27.077 dei primi sei mesi del 2019 (-95%).

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



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



## **Il Nautilus**

### **Ancona e porti dell'Adriatico centrale**

---

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

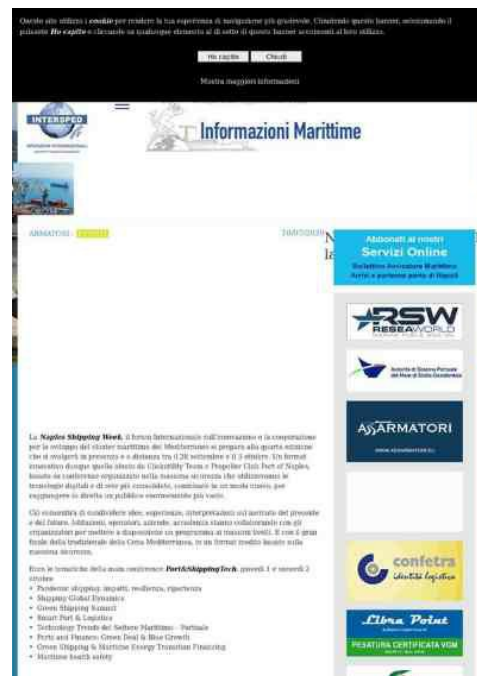
## Informazioni Marittime

Napoli

### Naples Shipping Week, tutto pronto per la quarta edizione

*L'evento si svolgerà tra il 28 settembre e il 3 ottobre con conferenze in presenza e a distanza*

La Naples **Shipping** Week, il forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo si prepara alla quarta edizione che si svolgerà in presenza e a distanza tra il 28 settembre e il 3 ottobre. Un format innovativo dunque quello ideato da Clickutility Team e Propeller Club Port of Naples, basato su conferenze organizzate nella massima sicurezza che utilizzeranno le tecnologie digitali e di rete più consolidate, combinate in un modo nuovo, per raggiungere in diretta un pubblico enormemente più vasto. Ciò consentirà di condividere idee, esperienze, interpretazioni sul mercato del presente e del futuro. Istituzioni, operatori, aziende, accademia stanno collaborando con gli organizzatori per mettere a disposizione un programma ai massimi livelli. E con il gran finale della tradizionale della Cena Mediterranea, in un format inedito basato sulla massima sicurezza. Ecco le tematiche della main conference Port&ShippingTech, giovedì 1 e venerdì 2 ottobre Pandemic **shipping**: impatti, resilienza, ripartenza **Shipping** Global Dynamics Green **Shipping** Summit Smart Port & Logistics Technology Trends del Settore Marittimo - Portuale Ports and Finance: Green Deal & Blue Growth Green **Shipping** & Maritime Energy Transition Financing Maritime health safety.





## Naples Shipping Week, 4a edizione, in presenza e a distanza

GAM EDITORI

11 luglio 2020 - Il primo appuntamento post-emergenza del Mediterraneo è sceso in acqua. La Naples **Shipping** Week, il Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del Cluster marittimo del Mediterraneo avanza a grande velocità verso la sua quarta edizione. Un format innovativo basato su conferenze in presenza e massima sicurezza che utilizzeranno le tecnologie digitali e di rete più consolidate, combinate in un modo nuovo, per raggiungere in diretta un pubblico enormemente più vasto. Ciò consentirà di condividere idee, esperienze, interpretazioni sul mercato del presente e del futuro. Istituzioni, operatori, aziende, accademia stanno collaborando con gli organizzatori per mettere a disposizione un programma ai massimi livelli. E con il gran finale della tradizionale della Cena Mediterranea, in un format inedito basato sulla massima sicurezza. Ecco le tematiche della Main Conference Port&ShippingTech, giovedì 1 e venerdì 2 ottobre Pandemic **shipping**: impatti, resilienza, ripartenza **Shipping** Global Dynamics Green **Shipping** Summit Smart Port & Logistics Technology Trends del Settore Marittimo - Portuale Ports and Finance: Green Deal & Blue Growth Green **Shipping** & Maritime Energy Transition Financing Maritime health safety.



## Stylo 24

Napoli

### Protesta dei lavoratori Conateco: porto di Napoli bloccato per 8 ore

Alcune decine di lavoratori portuali aderenti al "Si Cobas" hanno bloccato per ore l'accesso al **Porto** di **Napoli**, all'altezza del varco Pisacane davanti all'ingresso del Terminal Container Conateco. La protesta è stata indetta contro il licenziamento di alcuni lavoratori avvenuto nei giorni scorsi. Si tratta, più nel dettaglio, di tre posti di lavoro persi negli ultimi 5 mesi, che, in totale, diventano 120 negli ultimi 5 anni. Per circa 8 ore lo scalo è rimasto sotto scacco, con i camion in fila e lo stop agli ingressi nel **porto**. ad.



## Stagione crocieristica 2020 «cancellata dalla burocrazia»

*Ancora irrealizzato il progetto dell' Authority della mini-stazione per i controlli sui crocieristi Il Provveditorato alle opere chiede chiarimenti sulla posizione del Comune e congela l' iter*

Il rinvio dell' autorizzazione alla realizzazione di una struttura provvisoria per l' accoglienza dei crocieristi, oltre che per i controlli Covid, «sancisce il definitivo abbandono della stagione crocieristica 2020». A lanciare l' accusa, invitando l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale a rivalersi contro chi «sta causando un danno d' immagine alla città» è il capogruppo del Movimento 5 Stelle Gianluca Serra che, in consiglio comunale, con un' apposita interrogazione ha chiesto conto della posizione dell' amministrazione rispetto al monoblocco temporaneo che l' Authority vorrebbe realizzare a Costa Morena. Con nota del 22 giugno scorso, infatti, il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Campania, Molise, Puglia e Basilicata ha sospeso i termini della procedura per l' autorizzazione dell' opera ed invitato il Comune a chiarire se il parere formulato con apposita delibera di consiglio comunale debba essere inteso come assenso e se le indicazioni ivi espresse costituiscano prescrizioni o condizioni rispetto all' assenso. Facendo propria la relazione del dirigente del settore Urbanistica, infatti, il 21 maggio scorso il Consiglio aveva sì espresso parere favorevole rispetto alla conformità urbanistica dell' opera - un iter autorizzativo già di per sé contestato dall' **Autorità di sistema**, oltre che dai 5 Stelle, perché ritenuto troppo lento e farraginoso per un prefabbricato temporaneo - ma allo stesso tempo aveva chiesto maggiori dettagli sulla temporaneità dell' installazione ed espresso quelli che l' assessore all' Urbanistica Dino Borri aveva definito e continua a definire «consigli». In particolare, la rotazione del monoblocco di 90 gradi per allontanarlo dai binari della ferrovia presenti sulla banchina e la realizzazione di una recinzione «per evitare problemi alle persone che scendono dalla nave, per esempio che un bambino scappi alla madre o al padre e finisca sui binari o in mare. Perché - spiega l' assessore Borri rispondendo all' interrogazione dei 5 Stelle - questa nel piano **portuale** è una banchina industriale e non è una zona del tutto tranquilla per dei passeggeri che, magari, sono un po' distratti». La risposta del Comune, che è partita nella giornata di mercoledì ed è indirizzata non solo al Provveditorato ma anche alla Regione Puglia ed all' **Autorità di sistema portuale**, spiega che, riferisce ancora l' assessore, «non si tratta di prescrizioni. Abbiamo detto che riterremmo utile conoscere il limite temporale, non precisato dall' **Autorità**. Ed abbiamo dato dei consigli. Il Provveditorato ci chiede: Allora cos' è, un' approvazione senza condizioni? Non lo so. Vedano loro ma noi abbiamo dato dei suggerimenti che riteniamo doverosi. Se il Provveditorato vuole intenderlo come un assenso senza condizioni lo intenda pure così ma noi abbiamo detto che è bene prestare attenzione a certi aspetti». Una risposta tutt' altro che soddisfacente per il capogruppo dei 5 Stelle. «Prendo atto - ribatte Serra - che la risposta è in corso di trasmissione e mi ritengo assolutamente non soddisfatto. Se i termini della risposta sono quelli dell' assessore Borri, a confusione si aggiunge confusione. A questo punto, avremmo preferito un silenzio assenso. Riteniamo infatti che quest' opera, provvisoria ma essenziale, vada favorita e non impantanata nella burocrazia difensiva del Provveditorato. Una risposta del genere, infatti, vuol dire ritornare al punto di partenza. Ma le cose qui vanno così. A Bari, si risolvono con le intese Stato-Regione e noi, invece, andiamo avanti a conferenze dei servizi semplificate.





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

Questo nonostante siamo una Zes e possiamo quindi scavalcare i termini ordinari. Lo ripeto, stiamo avallando la burocrazia difensiva del Provveditorato. Un atteggiamento, questo, che spesso fa saltare le opere. E questi, infatti, sono i risultati: niente pontile a bricole e rinvio dei termini per la struttura di security per le crociere. Ma cosa volete che sia un rinvio, direte voi. Beh, questo rinvio sancisce il definitivo abbandono della stagione crocieristica 2020. Perché, non ci crederete, dal primo agosto è già partita la programmazione delle crociere. E perdere queste navi vuol dire perdere diritti portuali, Tosap, reddito degli operatori del porto, reddito dei piloti, degli ormeggiatori e dei rimorchiatori. Per non parlare del danno d'immagine per la città. Non avere applicato per quest'opera la conferenza Stato-Regioni, l'aver dimenticato dei termini abbreviati della Zes, ha causato un danno all'economia della città. Io chiedo che il Comune affronti di petto il Provveditorato e lo denunci di fronte alla Corte dei conti per danni da burocrazia difensiva. Se non lo fa il Comune, invito l' **Autorità di sistema portuale** a chiedere i danni». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porto di Taranto, domenica il battesimo di San Cataldo Container Terminal

**Taranto** - Sarà inaugurata dopodomani, domenica 12 luglio, con le prime settanta assunzioni, l'attività della nuova società San Cataldo Container Terminal, del gruppo turco Yilport, che rimette in moto il traffico container sul molo polisettoriale a **Taranto**, di cui Yilport è concessionario, dopo 5 anni di stasi totale a seguito dell'abbandono del precedente gestore che faceva capo a Evergreen. Oggi la società San Cataldo Container Terminal, col general manager Raffaella Del Prete, ha incontrato i sindacati per definire «il piano transitorio utile a garantire il funzionamento del terminal per le prime arrivi delle navi feeder porta-container». «Dopo un lungo dialogo, a volte acceso, la società e gli stessi sindacati - si legge in una nota -, dimostrando senso di responsabilità, hanno raggiunto un accordo che garantisce l'inizio delle attività del Terminal e l'impiego di oltre 70 lavoratori della **Taranto** Port Worker Agency». Il nuovo concessionario del terminal, che ha sede sul molo polisettoriale, parla di «impatto positivo sulla comunità locale grazie ai servizi che saranno offerti dal terminal, servizi che potrebbero coinvolgere altri lavoratori e professionalità in carico a TPWA». Si tratta, quest'ultima, dell'Agenzia per il lavoro portuale che tiene in carica gli ex lavoratori Evergreen che ora passeranno gradualmente alla San Cataldo Terminal di Yilport. «Si è raggiunto questo risultato positivo iniziale - prosegue la nota - con l'ormeggio della prima nave del 12 luglio e con i nuovi futuri arrivi previsti dal servizio CMA-CGM TURMED. Siamo certi - viene evidenziato - di aver aperto la strada a un dialogo lungo e costruttivo, utile a costruire importanti relazioni con il territorio con un graduale ingresso di lavoratori nella **Taranto** Port Worker Agency (TPWA) e, nel contempo, implementando e adeguando i servizi offerti dalla San Cataldo Container Terminal».

**Porto di Taranto, domenica il battesimo di San Cataldo Container Terminal**

10 LUGLIO 2020 - Redazione



Taranto - Sarà inaugurata dopodomani, domenica 12 luglio, con le prime settanta assunzioni, l'attività della nuova società San Cataldo Container Terminal, del gruppo turco Yilport, che rimette in moto il traffico container sul molo polisettoriale a Taranto, di cui Yilport è concessionario, dopo 5 anni di stasi totale a seguito dell'abbandono del precedente gestore che faceva capo a Evergreen. Oggi la società San Cataldo Container Terminal, col general manager Raffaella Del Prete, ha incontrato i sindacati per definire «il piano transitorio utile a garantire il funzionamento del terminal per le prime arrivi delle navi feeder porta-container».

«Dopo un lungo dialogo, a volte acceso, la società e gli stessi sindacati - si legge in una nota -, dimostrando senso di responsabilità, hanno raggiunto un accordo che garantisce l'inizio delle attività del Terminal e l'impiego di oltre 70 lavoratori della Taranto Port Worker Agency». Il nuovo concessionario del terminal, che ha sede sul molo polisettoriale, parla di «impatto positivo sulla comunità locale grazie ai servizi che saranno offerti dal terminal, servizi che potrebbero coinvolgere altri lavoratori e professionalità in carico a TPWA». Si tratta, quest'ultima, dell'Agenzia per il lavoro portuale che tiene

**Iscriviti alla newsletter**

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

[Iscriviti](#)

## Chiesto al Comune l'accesso agli atti

Riflettori accesi sul porto di Schiavonea. La senatrice Rosa Silvana Abate vuole vederci chiaro. In una nota dice d'aver «presentato una richiesta di accesso agli atti al Comune con la speranza - afferma - di ottenere quei documenti mancanti alla Capitaneria di Porto affinché la relativa Commissione delimitatrice possa concludere le operazioni di delimitazione e di incameramento da parte del Demanio delle aree del Porto di Corigliano Rossano. Alcuni documenti erano stati acquisiti ma molti ancora mancano. Un fascicolo attualmente incompleto che, se dovesse rimanere in questo stato, non permetterebbe all' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, competente sullo scalo di Schiavonea, e al Mit di non poter programmare una serie di interventi fondamentali per lo sviluppo del porto e di tutta l'area della Sibaritide, dell'Alto e del Basso Jonio». Il lavoro della Capitaneria di porto è teso al completamento sia della procedura di delimitazione della struttura sita in località Schiavonea, sia della procedura di incameramento dei manufatti insistenti nel medesimo sorgitore costruiti dalla Lega Navale Italiana. La stessa Capitaneria di Corigliano Calabro ha più volte sollecitato sia il Comune sia la sezione locale della Lega Navale a trasmettere i documenti utili al completamento delle suddette procedure ma ancora la situazione resta bloccata. L'ultimo incontro si era svolto nello scorso mese di giugno dove l' **Autorità Portuale** aveva indicato un professionista abilitato alla redazione della documentazione tecnica necessaria alla stesura del verbale definitivo di delimitazione.(a.bal. )



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Un milione di passeggeri senza stazione marittima

*La struttura è priva da anni di servizi di ristoro e di impianti di condizionamento Zirulia: «Uno spinoso contenzioso con Rfi ci impedisce di darla in concessione»*

GAVINO MASIA

PORTO TORRES Nello scalo marittimo di Porto Torres transitano oltre un milione di passeggeri l'anno - secondo i dati ufficiali forniti dall' **Autorità di sistema portuale** - e la stazione marittima che dovrebbe ospitarli è priva da anni di servizi di ristoro e anche dell'impianto di condizionamento. La struttura **portuale** è infatti senza alcuna gestione da diversi anni e i disservizi presenti all'interno della stessa sono purtroppo una costante che si ripete ad ogni stagione. Due anni fa la chiusura del bar a seguito di una ordinanza comunale di sgombero dei locali, che aveva posto fine alla concessione amministrativa di una porzione di immobile di circa 200 metri quadri. Qualche tempo dopo la pubblicazione di tre bandi consecutivi per la gestione dello stesso esercizio commerciale, andati deserti, e un'altra manifestazione d'interesse per l'intera gestione della stazione marittima "Nino Pala" su cui alcune società avevano mostrato semplice interesse e nulla più. Lo stabile è stato sempre inserito nel piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari del Comune, che deve però ancora acquisire da Rete ferroviaria italiana i terreni su cui più di quindici anni fa venne costruito l'edificio e altri immobili come il Museo del Mare. «Stiamo cercando di chiudere una pratica molto spinosa con Rfi - ricorda il vicesindaco Marcello Zirulia - e solo dopo la conclusione di questo contenzioso l'amministrazione comunale potrà procedere a bandire la manifestazione pubblica per la concessione dell'intera struttura». In attesa che il Comune regolarizzi la posizione con Rete ferroviaria italiana, però, potrebbero passare dei mesi o addirittura degli anni per vedere una stazione marittima finalmente accogliente per viaggiatori, operatori che lavorano al suo interno e visitatori. All'interno della struttura **portuale** rimangono operativi le biglietterie delle tre compagnie di navigazione, l'ufficio turistico comunale e l'autonoleggio. I passeggeri che arrivano all'interno della stazione sono smarriti, chiedono agli uffici dove si trova il bar e un punto di ristoro per potersi rinfocillare. In questo scorcio d'estate la sopportazione per chi sta dentro la struttura è arrivata anche al limite, durante le ore pomeridiane, perché non funziona da un anno l'impianto di condizionamento dell'aria e il caldo torrido disturba non poco chi deve essere concentrato al lavoro. Nell'attesa che l'amministrazione trovi la soluzione per questa criticità, un piccolo impianto per ogni ufficio delle compagnie, è fondamentale che l'intera stazione marittima sia adeguata ad uno scalo internazionale come quello di Porto Torres.



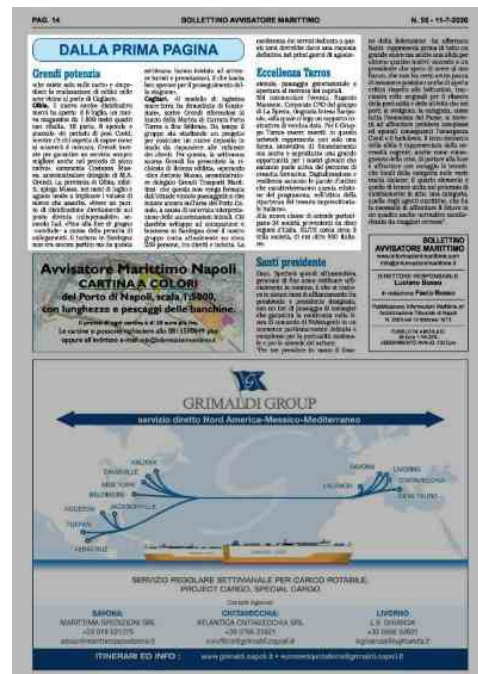


## Bollettino Avvisatore Marittimo

Cagliari

### Grendi potenza

«che esiste solo sulle carte» e «impedisce la realizzazione di edifici nelle aree vicine al porto di Cagliari». Olbia. Il nuovo centro distributivo merci ha aperto il 6 luglio, un nuovo magazzino da 1,800 metri quadri con ribalta, 16 porte, 8 sponde e piazzale. «In periodo di post Covid, mentre c'è chi aspetta di capire come si muoverà il mercato, Grendi investe per garantire un servizio sempre migliore anche nel periodo di picco estivo», commenta Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi. La provincia di Olbia, infatti, spiega Musso, nei mesi di luglio e agosto tende a triplicare i volumi di merce che assorbe. «Avere un punto di distribuzione direttamente sul posto diventa indispensabile», secondo l'ad. «Fino alla fine di giugno -conclude- a causa della penuria di collegamenti, il turismo in Sardegna non era ancora partito ma da questa settimana hanno iniziato ad arrivare turisti e prenotazioni, il che lascia ben sperare per il proseguimento della stagione». Cagliari. «Il modello di logistica mare-terra ha dimostrato di funzionare », scrive Grendi riferendosi al lancio della Marina di Carrara-Porto Torres a fine febbraio. Da tempo il gruppo sta studiando un progetto per costruire un nuovo deposito in modo da rispondere alle richieste dei clienti. Per questo, la settimana scorsa Grendi ha presentato la richiesta di licenza edilizia, «sperando -dice Antonio Musso, amministratore delegato Grendi Trasporti Marittimi- che questa non venga fermata dall'attuale vincolo paesaggistico che insiste ancora sull'area del Porto Canale, a causa di un'errata interpretazione delle autorizzazioni iniziali. Ciò darebbe sviluppo ad occupazione e business in Sardegna dove il nostro gruppo conta attualmente su circa 250 persone, tra diretti e indotto. La timoconferenza dei servizi dedicata a questi temi dovrebbe darci una risposta definitiva nei primi giorni di agosto».





## I lavori alla banchina del porto Tutti assolti con formula piena

*Erano coinvolti il management della Tecnis Spa, che vinse l'appalto, i collaudatori e i funzionari addetti alle verifiche*

Nuccio Anselmo Tutti assolti. Al termine di un processo che, come tra le pieghe delle arringhe hanno raccontato un po' tutti i difensori, "in realtà non si sarebbe nemmeno dovuto aprire". È finita quindi con un'assoluzione "generale", decisa dal giudice monocratico della prima sezione penale Maria Pina Scolaro, la formula è «perché il fatto non sussiste», al procedimento sui lavori al porto, ai moli Vespri e Colapesce. Un'inchiesta che ha ipotizzato all'inizio la truffa e la frode in pubbliche forniture per il presunto uso di calcestruzzo "impovertito" (qualificato C6 invece che C8), aperta nel 2015 dopo un esposto anonimo. Ma che s'è progressivamente e clamorosamente e sgonfiata, per esempio con il passaggio decisivo al Riesame, oppure con le perizie commissionate della stessa accusa. Fino alla sentenza di ieri, che ha scagionato tutti. E dire che quando scoppiò il caso vennero decise anche misure cautelari. Erano in tutto undici gli imputati, dieci persone fisiche più la stessa ditta che eseguì i lavori. Erano coinvolti l'intero management dell'epoca della Tecnis Spa, ovvero Danilo La Piana, Daniele Naty, Domenico Costanzo e Concetto Lo Giudice Bosco; Antonio Giannetto e Vincenzo Silvestro, titolari delle società fornitrici di calcestruzzo, la Presente Calcestruzzi e la S.V. Costruzioni; Francesco Bosurgi, ispettore di cantiere all'Ufficio opere marittime di Messina; Antonella Fangano, rappresentante della Geodrilling s.r.l., la società incaricata della realizzazione dei pali di fondazione delle banchine dopo il sub-appalto della Tecnis; Rosario D'Andrea, presidente della commissione di collaudo e collaudatore statico dell'opera; Fabio Arena, funzionario dell'Ufficio tecnico e opere marittime per la Sicilia e direttore dei lavori della palificazione. Il giudice Scolaro, nonostante fossero state richieste una serie di condanne da parte della Procura, ha deciso l'assoluzione ex art. 530 c.p.c. commi 1° e 2°, anche per la Tecnis Spa per l'illecito amministrativo, disponendo poi il dissequestro di quanto a suo tempo era stato "sigillato", e la restituzione ai legittimi proprietari. Le accuse iniziali contestate dalla Procura a tutti e nove gli indagati, ovviamente legate ai rispettivi ruoli effettivi di realizzazione e di controllo, erano due: truffa e frode in pubbliche forniture. La truffa perché sarebbe stato adoperato un calcestruzzo con coefficiente di resistenza cubica appartenente a classi varianti tra la 4 e la 7 con valori di resistenza tra 20 e 40, inferiore rispetto a quello previsto nel progetto, che era pari alla classe 8 con resistenza tra 35 e 45. Ma in realtà quello che ipotizzava l'esposto anonimo da cui partì tutto non era vero, ha dimostrato il processo. La creazione della maxi banchina da dedicare alle navi da crociera con i lavori di allineamento dei moli Vespri e Colapesce, è stato uno dei più grossi appalti aggiudicati dall'**Autorità portuale** di Messina. Ha avuto un iter molto travagliato ed è stato al centro di un lungo contenzioso legale, come praticamente succede quasi sempre in tema di lavori pubblici, tra l'Associazione temporanea di imprese facente capo alla Tecnis Spa di Catania, aggiudicataria del bando da 15 milioni e mezzo di euro e firmataria del contratto, e l'impresa seconda classificata, la Trevi di Cesena.



## La Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Lavori in regola al porto di Messina assoluzione per la Tecnis Spa

MESSINA. Il Tribunale di Messina ha assolto, perché il fatto non sussiste, tutti gli imputati del processo per truffa, frode in pubbliche forniture e falsità ideologica sulla realizzazione con cemento depotenziato delle banchine Vespri e Colapesce del **porto**. I giudici hanno assolto i rappresentanti della società Tecnis Spa (Danilo La Piana, Daniele Naty, Concetto Bosco Lo Giudice e Francesco Domenico Costanzo), i rappresentanti legali delle aziende fornitrici di calcestruzzo, Antonio Giannetto e Vincenzo Silvestro, il rappresentante della società incaricata dell' esecuzione dei lavori di realizzazione dei pali di fondazione delle banchine, Carmelinda Antonella Fangano, il presidente della commissione di collaudo, Rosario D' Andrea, l' ex funzionario dell' ufficio tecnico e opere marittime per la Sicilia e direttore dei lavori, Fabio Arena, e l' ex ispettore di cantiere per conto dell' ufficio opere marittime di Messina, Francesco Bosurgi. Assolta anche la società Tecnis spa. Secondo l' accusa, per i lavori di realizzazione dei pali di fondazione era stato adoperato un calcestruzzo depotenziato.



Redazione

## Augusta, approvato ordine del giorno per Autorità di Sistema per la Sicilia Orientale

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



## La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

X

### Effetto Covid e alti costi: forti cali in tutti i porti, "regge" solo Palermo

palermo. Il Covid-19 continua ad "affondare" il traffico marittimo. Secondo l'ultimo monitoraggio della direzione Maritime&Energy del centro studi Srm, guidata da Alessandro Panaro, lo scorso giugno il traffico marittimo nel canale di Suez ha registrato un accentuato calo del -6,4%, essendo transitate 1.381 navi rispetto a 1.476 di giugno 2019. Il tonnellaggio delle navi transitate a giugno nel canale egiziano è stato 84,2 mln (-14,3%). Il dato del Covid si riflette anche negli scali spagnoli nostri concorrenti: nei primi cinque mesi del 2020 hanno movimentato 213 mln di tonnellate (-10,2% su giugno 2019). Se il Mediterraneo piange, il Nord Europa non ride: nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato da Anversa (uno dei tre titani del Northern Range) è diminuito del 13%. Per l'Italia, l'impatto del Covid-19 sui porti di Genova e di Savona Vado ha determinato cali rispettivamente del -30,6% e del -22,9% dei volumi di traffico merci a maggio nonostante la graduale ripresa delle attività commerciali e produttive. Nei primi cinque mesi del 2020 il **porto** di Genova ha movimentato globalmente 18,7 mln di tonnellate di merci (-16,4% sul corrispondente periodo del 2019) e 228 mila passeggeri (-69,9%). A Savona Vado il traffico delle merci è stato di 5,5 mln di tonnellate (-12,9%) e 83mila passeggeri (-69,8%). Però alcuni nostri porti reggono all'impatto. Palermo, ad esempio, ha avuto un incremento dovuto al fatto di essere in un territorio che ha subito in minor misura il contagio. Nel periodo gennaio-maggio 2020 il solo **porto** di Palermo ha movimentato 3,42 mln di tonnellate di merci (+28%), di cui 3,14 milioni di tonnellate di rotabili (+30,9%) e 65mila tonnellate di container (-15,7%). «Bisogna porsi il problema - commenta Alessandro Panaro - di far riprendere al Mediterraneo quei traffici che si stanno perdendo a seguito della circumnavigazione del Capo di Buona speranza di portacontainer, che preferiscono non varcare Suez per non pagare il pedaggio e avvantaggiarsi del calo del prezzo del petrolio. Nel mondo vanno definendosi nuove rotte, come la circumnavigazione dell'Africa e la "rotta artica" che in prospettiva potranno "infastidire" molto i traffici dell'area Med e dei nostri porti». M. G.

10 LA MEDITERRANEA 11 luglio 2020

Primo Piano



**Il Ponte sullo Stretto divide, coro di «no» al tunnel**

Palermo. Dopo l'idea del tunnel e la proposta di un ponte, i palermitani si sono divisi. Il coro di «no» al tunnel è sempre più forte. I palermitani si sono divisi. Il coro di «no» al tunnel è sempre più forte. I palermitani si sono divisi. Il coro di «no» al tunnel è sempre più forte.

**Caos Genova, niente Ponte e Zes: Italia addio la "Via della Seta" naviga sulla "rotta artica"**

Genova. Il porto di Genova è in caos. Il traffico è bloccato. Il porto di Genova è in caos. Il traffico è bloccato. Il porto di Genova è in caos. Il traffico è bloccato.

**I porti Srm confermano lo spostamento verso nuove rotte**  
**Effetto Covid e alti costi: forti cali in tutti i porti, "regge" solo Palermo**

di M. G. - 11 luglio 2020



## Restyling e infrastrutture energetiche Il waterfront del capoluogo cambia volto

PALERMO - Interventi di restyling che modificheranno radicalmente il volto del porto di Palermo e investimenti per 160 milioni per la concessione dei servizi portuali negli scali di Palermo e Termini Imerese (136 milioni) e per la realizzazione delle infrastrutture energetiche e reti dati (Smart Port) nei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle (oltre 23,5 milioni). Tutto passa attraverso una serie di appalti già assegnati o appena pubblicati dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (**Adsp**). Sul waterfront del capoluogo siciliano l'Autorità guidata dal presidente Pasqualino Monti continua a intervenire con massicci lavori di riqualificazione e demolizione. A ottobre 2019 è stato inaugurato il nuovo porticciolo di Sant'Erasmo, che però appena tre mesi dopo è stato danneggiato dalle mareggiate. Per questo con i massi del salpamento del molo Sud si sta per realizzare una protezione per evitare i danneggiamenti provocati dal mare che, nei mesi invernali, si sono aggiunti a quelli dei vandali, ha spiegato Monti in occasione del nostro reportage sulle infrastrutture del capoluogo pubblicato l'11 giugno. Già nel 2018 sono stati demoliti 22 silos in calcestruzzo ospitati sul Molo Piave, un tempo utilizzati per la conservazione delle granaglie ma ormai in disuso. A fine maggio sono stati assegnati i lavori di demolizione di altri sette immobili nell'ambito di un intervento di complessiva riqualificazione dell'intera area prospiciente la Calata Marinarai estesa fino al limite dell'area Portuale sulla via Crispi che si stende dal Varco Sammuzzo al Varco Santa Lucia, interessando nella sua interezza anche il Molo Piave, con la sola eccezione degli edifici oggi sede della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane. Si tratta in particolare di una sala pompe (un vero e proprio bunker con pareti e copertura di cemento armato di un metro e mezzo di spessore), un magazzino frigo, un locale ormeggiatori, l'ufficio Grandi Navi Veloci, un deposito bagagli, un bar e l'ex capannone Atlantica, che insieme sommano 2.673 metri quadrati di superficie coperta. Tutti corpi di fabbrica totalmente privi di valore storico e/o architettonico - si legge nella relazione tecnica descrittiva -, per lo più costruiti nell'ultimo quarantennio in modo disordinato senza seguire alcuna specifica tipologia costruttiva e con destinazione d'uso diversa da quella (impropria) alla quale sono oggi adibiti. I lavori, su una base d'asta di 683mila euro, sono stati assegnati alla ditta Patriarca Group Srl con un ribasso d'asta del 38,7%, per un importo finale di 422mila euro. Il cantiere durerà quattro mesi. A inizio mese, infine, l'**Adsp** ha pubblicato due bandi per rinnovare (con la formula della finanza di progetto) gli scali di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle con l'affidamento per vent'anni di alcuni servizi portuali e nuove assunzioni. Il bando che riguarda Palermo e Termini Imerese vale da solo 136 milioni e prevede: un piano di pulizia e decoro, oltre che al porto, al Molo Sud e nei porticcioli di Sant'Erasmo, Cala e Castello a Mare, Acquisanta-Villa Igiea e Arenella; un piano di raccolta differenziata con servizio di call center; nuovo verde nel sito archeologico del Castello a Mare e alla Cala; un sistema di interventi di manutenzione programmata e non programmata, sia ordinaria che straordinaria; i servizi di viabilità e mobilità all'interno del porto commerciale e crocieristico di Palermo con la riorganizzazione della segnaletica esistente, un servizio di mobilità interna al porto (gratuito per i passeggeri) con un bus da 58 posti e uno da 9 e un servizio di instradamento ai varchi; la realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano, su cinque livelli, nella zona di via Patti, in prossimità del Castello a Mare, fino a un massimo di 251 autovetture, da costruire al posto degli ex stabilimenti frigoriferi oggi in disuso. E ancora, la gestione e la manutenzione della rete di distribuzione elettrica all'interno dello scalo portuale di Palermo; un intervento di







## Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

e decoro a Termini Imerese. Gaspare Ingargiola

Sul water front di Palermo nasce Molo Sant' Erasmo

La trattoria di mare contemporanea è il nuovo progetto di ristorazione di Saverio Borgia: "La nostra missione è riportare il mare in città"

Tornare a guardare al mare da un punto di vista ben preciso, quello del Molo Sant' Erasmo. Un luogo per molto tempo dimenticato dove esiste ancora una piccola comunità di gente di mare, un porticciolo ancora vivissimo dove non è difficile riuscire a incontrare uomini alle prese con le reti da pesca, bambini scalzi giocare sulla banchina, adolescenti coraggiosi sfidarsi all' ultimo tuffo tra i frangiflutti."Aprire qui significare ripensare Palermo con occhi diversi - racconta il giovane imprenditore Saverio Borgia - quello che ci sta cuore è offrire un' occasione a questa città per ricongiungersi con il mare, non solo attraverso i sapori della nostra cucina ma anche promuovendo una ritrovata cultura del mare. Nei prossimi mesi pensiamo di realizzare iniziative culturali a sostegno di questa comunità, progetti artistici che dialoghino con quello che ci circonda e in generale vorremmo sostenere lo sviluppo di un' area bellissima in cui però ancora tanto c' è da fare."Molo Sant' Erasmo è una trattoria di mare contemporanea nata sull' omonimo water front cittadino, fortemente voluto dall' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale. I nuovi edifici completati qualche mese fa offrono un' occasione di crescita e riqualificazione per l' intera zona, che sembra essere solo un primo passo, come già precisato dal presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Il recupero del porticciolo di Sant' Erasmo è stato il primo nodo sciolto sul waterfront di Palermo - è il suo commento- a questo spazio abbiamo destinato energie e denaro e il risultato ci ha dato ragione. Già a partire da questa anomala estate i palermitani potranno fruire di un luogo sul mare, dotato di strutture di accoglienza e ristoro, una naturale prosecuzione verso sud della Cala e del verde del Foro Italico di cui la gente si è già appropriata."

Molo Sant'Erasmo è un luogo per tutti, aperto sette giorni su sette, per pranzo e per cena, perfetto per godersi un aperitivo in riva al mare ma anche per un fresco drink dopocena. La materia prima è protagonista di intriganti interpretazioni che guardano saldamente alla tradizione andando dritti all' essenziale. Nel menù trovano spazio tacos di gambero rosso, arrostitini di polpo, tartare e alici fritte, ma anche il più classico sauté di cozze, il tonnellato alle vongole, la parmigiana di melanzane, le polpette di pesce azzurro. Una cucina di pesce contemporanea, fresca, mediterranea, sapientemente orchestrata dal giovane chef Alessio Marchese, che attraverso sapori autentici sa stabilire un legame diretto e concreto con il mare.Un concetto di ricongiunzione ben espresso anche nella scelta degli arredi dove tutto è giocato sul dialogo tra interno e esterno. Il progetto curato dallo studio di architettura Balla|Calvagna, già nella concezione dello spazio dichiara il suo intento in modo netto e preciso: godere del mare. Pochi materiali naturali e materici ricalcano forme simbolicamente legate al mare, senza risultare mai didascaliche. Così il grande tavolo sociale in ceramica bianca e blu di Santo Stefano di Camastra, con un motivo geometrico artigianalmente realizzato, sembra imitare la brezza quando appena increspa le onde; la corda usata per alcuni dettagli del bancone bar dialoga con i pescatori che vivono all' esterno; il legno chiaro delle sedute assume forme morbide e accoglienti come il ventre di una piccola imbarcazione. Gli ombrelloni, le sdraio da lido, i tavolini bassi posizionati sull' accogliente deck, che sceglie colori caldi e una bella finitura naturale, completano l' avvolgente sensazione "da spiaggia". Molo Sant' Erasmo, è il luogo che mancava a Palermo che attraverso sapori autentici e diretti saprà ristabilire quel legame tra mare e città di cui ci eravamo dimenticati. Indirizzo : Caletta Sant' Erasmo





## Ragusa Oggi

Palermo, Termini Imerese

### Da oggi a Palermo c'è Molo Sant' Erasmo

Tornare a guardare al mare da un punto di vista ben preciso, quello del Molo Sant' Erasmo. Un luogo per molto tempo dimenticato dove esiste ancora una piccola comunità di gente di mare, un porticciolo ancora vivissimo dove non è difficile riuscire a incontrare uomini alle prese con le reti da pesca, bambini scalzi giocare sulla banchina, adolescenti coraggiosi sfidarsi all' ultimo tuffo tra i frangiflutti. "Aprire qui significa ripensare Palermo con occhi diversi - racconta il giovane imprenditore Saverio Borgia - quello che ci sta cuore è offrire un' occasione a questa città per ricongiungersi con il mare, non solo attraverso i sapori della nostra cucina ma anche promuovendo una ritrovata cultura del mare. Nei prossimi mesi pensiamo di realizzare iniziative culturali a sostegno di questa comunità, progetti artistici che dialoghino con quello che ci circonda e in generale vorremmo sostenere lo sviluppo di un' area bellissima in cui però ancora tanto c' è da fare." Molo Sant' Erasmo è una trattoria di mare contemporanea nata sull' omonimo water front cittadino, fortemente voluto dall' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. I nuovi edifici completati qualche mese fa offrono un' occasione di crescita e riqualificazione per l' intera zona, che sembra essere solo un primo passo, come già precisato dal presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**: "Il recupero del porticciolo di Sant' Erasmo è stato il primo nodo sciolto sul waterfront di Palermo - è il suo commento- a questo spazio abbiamo destinato energie e denaro e il risultato ci ha dato ragione. Già a partire da questa anomala estate i palermitani potranno fruire di un luogo sul mare, dotato di strutture di accoglienza e ristoro, una naturale prosecuzione verso sud della Cala e del verde del Foro Italico di cui la gente si è già appropriata." Molo Sant' Erasmo è un luogo per tutti, aperto sette giorni su sette, per pranzo e per cena, perfetto per godersi un aperitivo in riva al mare ma anche per un fresco drink dopocena. La materia prima è protagonista di intriganti interpretazioni che guardano saldamente alla tradizione andando dritti all' essenziale. Nel menù trovano spazio tacos di gambero rosso, arrosticini di polpo, tartare e alici fritte, ma anche il più classico sauté di cozze, il tonnarello alle vongole, la parmigiana di melanzane, le polpette di pesce azzurro. Una cucina di pesce contemporanea, fresca, mediterranea, sapientemente orchestrata dal giovane chef Alessio Marchese, che attraverso sapori autentici sa stabilire un legame diretto e concreto con il mare. Un concetto di ricongiunzione ben espresso anche nella scelta degli arredi dove tutto è giocato sul dialogo tra interno e esterno. Il progetto curato dallo studio di architettura Balla|Calvagna, già nella concezione dello spazio dichiara il suo intento in modo netto e preciso: godere del mare. Pochi materiali naturali e materici ricalcano forme simbolicamente legate al mare, senza risultare mai didascaliche. Così il grande tavolo sociale in ceramica bianca e blu di Santo Stefano di Camastra, con un motivo geometrico artigianalmente realizzato, sembra imitare la brezza quando appena increspa le onde; la corda usata per alcuni dettagli del bancone bar dialoga con i pescatori che vivono all' esterno; il legno chiaro delle sedute assume forme morbide e accoglienti come il ventre di una piccola imbarcazione. Gli ombrelloni, le sdraio da lido, i tavolini bassi posizionati sull' accogliente deck, che sceglie colori caldi e una bella finitura naturale, completano l' avvolgente sensazione "da spiaggia". Molo Sant' Erasmo, è il luogo che mancava a Palermo che attraverso sapori autentici e diretti saprà ristabilire quel legame tra mare e città di cui ci eravamo dimenticati.







## DL Rilancio, sì della Camera

*Indennizzi in arrivo per tour operator, ferrovie, portuali, terminalisti, autotrasportatori e Capitanerie. Sospensione dei canoni solo per chi ha perso almeno un quinto del fatturato. Confermati i fondi per i portuali, a discrezione delle Adsp*

Roma. (Paolo Bosso). Con il voto di fiducia della Camera di questa mattina, il Decreto Rilancio passa il primo esame parlamentare per diventare legge. Ora il testo va al Senato. È un decreto economico molto grande, contenendo ben 266 articoli. Cos'è previsto per l'economia del mare, il turismo marittimo, l'autotrasporto e la logistica? Andiamo a vedere. Al netto dei contributi a fondo perduto, dell'esenzione IRAP, dei diversi crediti d'imposta, dei sostegni ai distributori di carburanti, delle indennità per lavoro e imprese, dei bonus e delle esenzioni, gli articoli più importanti per l'industria marittima sono sette. Sono tutti interventi economici volti a compensare le conseguenze del crollo dell'economia dovuto alla pandemia e al conseguente lockdown mondiale. Gli articoli sono: 182 (agenzie di viaggio e tour operator), 196 (imprese ferroviarie), 197 (Ferrobonus e Marebonus), 199 (lavoro portuale e trasporti marittimi), 205 (proroga Convenzione Tirrenia), 210 (autotrasporto), 211 (Capitanerie di porto). Art. 182 turismo. Viene istituito un fondo di 25 milioni di euro per l'anno 2020 per «la concessione di contributi a sostegno delle agenzie di segue a pagina 2



## DL Rilancio

viaggio e tour operator in considerazione dei danni subiti a causa delle misure di contenimento contro la diffusione del COVID-19». Art. 196 - imprese ferroviarie. Un indennizzo di 115 milioni a favore di Rete Ferroviaria Italiana. Dal 10 marzo al 30 giugno sospensione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi senza obbligo di trasporto pubblico. Dal primo luglio fino al 31 dicembre, sconti sui canoni di concessione fino al 60 per cento. Art. 197 - Ferrobonus e Marebonus. In totale, 50 milioni per l'anno 2020, per lo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, in arrivo e in partenza dai nodi logistici e portuali italiani. Art. 199 - Lavoro portuale e trasporti marittimi. concessioni - Facoltà per le Autorità di sistema portuale e per l'Autorità portuale di Gioia Tauro della riduzione, fino all'azzeramento, dei canoni di concessione per l'anno 2020. Per godere dello sgravio, i concessionari dovranno aver subito un calo del fatturato di almeno il 20 per cento, in un periodo compreso tra il primo febbraio e il 30 giugno. Proroga di un anno per le concessioni a stazioni marittime, servizi passeggeri, merci, turistici e stabilimenti cantieri navali, scadute tra il 31 gennaio e il 19 maggio, data di entrata in vigore del Decreto Rilancio. viaggio e tour operator in considerazione dei danni subiti a causa delle misure di contenimento contro la diffusione del COVID-19». Art. 196 - imprese ferroviarie. Un indennizzo di 115 milioni a favore di Rete Ferroviaria Italiana. Dal 10 marzo al 30 giugno sospensione dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi senza obbligo di trasporto pubblico. Dal primo luglio fino al 31 dicembre, sconti sui canoni di concessione fino al 60 per cento. Art. 197 - Ferrobonus e Marebonus. In totale, 50 milioni per l'anno 2020, per lo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, in arrivo e in partenza dai nodi logistici e portuali italiani. Art. 199 - Lavoro portuale e trasporti marittimi. concessioni - Facoltà per le Autorità di sistema portuale e per l'Autorità portuale di Gioia Tauro della riduzione, fino all'azzeramento, dei canoni di concessione per l'anno 2020. Per godere dello sgravio, i concessionari dovranno aver subito un calo del fatturato di almeno il 20 per cento, in un periodo compreso tra il primo febbraio e il 30 giugno. Proroga di un anno per le concessioni a stazioni marittime, servizi passeggeri, merci, turistici e stabilimenti cantieri navali, scadute tra il 31 gennaio e il 19 maggio, data di entrata in vigore del Decreto Rilancio.

[illegible]

## Di Rilancio: Confitarma, bene ordine del giorno su ripartenza delle crociere tra porti nazionali

(FERPRESS) - Roma, 10 LUG - Confitarma esprime apprezzamento per l'ordine del giorno al Decreto Rilancio, presentato dai deputati Lorenzin, Navarra e Gariglio e approvato dalla Camera dei deputati che impegna il Governo a rispondere positivamente alle istanze presentate e sostenute con forza dalla Confederazione Italiana Armatori in materia di ripartenza delle crociere tra porti nazionali e riconoscimento di un concreto sostegno alle aziende operanti con navi iscritte nel Primo registro. In particolare, l'ordine del giorno impegna espressamente il Governo: a consentire alle navi da crociera già iscritte nel registro internazionale italiano la possibilità di effettuare servizi di crociera che tocchino esclusivamente porti nazionali, fino al 31 dicembre 2020; a consentire alle imprese armatrici di tutte le unità iscritte nel Primo registro che esercitano attività di cabotaggio e di bunkeraggio marittimo, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, che non godono di alcun strumento di sostegno o ristoro per affrontare l'emergenza sanitaria, di essere esonerate fino al 31 dicembre 2020, dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali come previsto dalla legge 30 del 1998. L'auspicio è pertanto che il Governo adotti in tempi rapidi il provvedimento necessario per rispettare gli impegni assunti.



## Autoproduzione: profonda delusione di Confitarma

*Modifica dell'art. 16 L. 84/94 è un passo indietro di trent'anni per la portualità italiana*

Redazione

ROMA Profonda delusione di Confitarma per l'inserimento nel Disegno di legge di conversione del Decreto Rilancio, approvato il 9 Luglio dalla Camera dei deputati, della norma che renderà impossibile agli armatori svolgere le operazioni portuali in autoproduzione. Fin dalla prima formulazione dell'emendamento afferma Mario Mattioli, presidente Confitarma abbiamo fatto presente, in tutte le sedi, che la modifica dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 rappresenta un passo indietro di trent'anni per la portualità italiana. Il diritto all'autoproduzione delle operazioni portuali da parte degli armatori è stato riconosciuto più volte sia dall'Antitrust nazionale che dalla Corte di Giustizia europea, (quest'ultima emanò una sentenza già nel 1991). Negare ai vettori marittimi questo diritto rappresenta una violazione del principio di libera concorrenza. Non solo prosegue Mattioli nonostante l'emendamento e la proclamazione di uno sciopero nazionale marittimo-portuale, abbiamo manifestato, sia ai parlamentari sia alle Organizzazioni sindacali, l'immediata disponibilità ad un confronto su tale delicato tema che nulla hanno a che vedere con la decretazione di urgenza per l'emergenza sanitaria che il Paese sta affrontando al fine di trovare soluzioni condivise, senza forzature politiche. A nulla sono valsi anche i pareri contrari del Governo, della Ragioneria Generale dello Stato e del Ministero delle Finanze che si fondano sulle stesse motivazioni di Confitarma e nei quali si ravvisa anche il rischio di una procedura di infrazione comunitaria con un conseguente danno erariale. Invece, la determinazione ad approvare una norma così controversa e divisiva è stata più forte di ogni razionalità sottolinea il presidente Mattioli. Durante questa emergenza sanitaria avremmo voluto vedere le Istituzioni dedicarsi con la stessa intensità e lo stesso coinvolgimento su altri temi che affliggono il trasporto marittimo come, ad esempio, la grande difficoltà nell'avvicendamento degli equipaggi italiani in tutto il mondo, anziché affossare l'autoproduzione!. Mi spiace invece dover rilevare che, a fronte del forte contributo che il settore marittimo in questi mesi ha dato al Paese, non solo al momento abbiamo ricevuto poco, per non dire nulla, visto che nessuna delle nostre richieste è stata ancora accolta, ma non avremmo mai immaginato che addirittura ci sarebbe stato tolto un diritto ormai acquisito da anni. Ora la nostra speranza è rivolta al Senato anche se è difficile pensare che ci siano i tempi per cambiare ancora tale disposizione. Di certo conclude Mario Mattioli se la modifica all'articolo 16 della legge 84/1994 diverrà norma dello Stato, Confitarma continuerà la sua battaglia per dimostrare che si sta prendendo un grosso abbaglio.





## Confitarma, profonda delusione per il via libera all' emendamento sull' autoproduzione nei porti

Mattioli: renderà impossibile agli armatori svolgere le operazioni portuali in autoproduzione Gli armatori della Confitarma respingono in toto il contenuto dell' emendamento al decreto-legge Rilancio sull' autoproduzione nei porti approvato alla Camera dei deputati ( del 6 luglio 2020), norma che gli armatori denunciano «renderà impossibile agli armatori svolgere le operazioni portuali in autoproduzione». «Fin dalla prima formulazione dell' emendamento - ha ricordato il presidente della Confederazione Italiana Armatori, Mario Mattioli - abbiamo fatto presente, in tutte le sedi, che la modifica dell' articolo 16 della legge n. 84 del 1994 rappresenta un passo indietro di trent' anni per la portualità italiana». Specificando che il diritto all' autoproduzione delle operazioni portuali da parte degli armatori è stato riconosciuto più volte sia dall' Antitrust nazionale che dalla Corte di Giustizia europea, (quest' ultima - ha ricordato - emanò una sentenza già nel 1991), Mattioli ha affermato che «negare ai vettori marittimi questo diritto rappresenta una violazione del principio di libera concorrenza. Non solo - ha aggiunto - nonostante l' emendamento e la proclamazione di uno sciopero nazionale marittimo-portuale, abbiamo manifestato, sia ai parlamentari sia alle organizzazioni sindacali, l' immediata disponibilità ad un confronto su tale delicato tema - che nulla hanno a che vedere con la decretazione di urgenza per l' emergenza sanitaria che il Paese sta affrontando - al fine di trovare soluzioni condivise, senza forzature politiche».

Il presidente di Confitarma ha evidenziato che a nulla sono valsi anche i pareri contrari del governo, della Ragioneria Generale dello Stato e del Ministero delle Finanze che - ha precisato - si fondano sulle stesse motivazioni di Confitarma e nei quali si ravvisa anche il rischio di una procedura di infrazione comunitaria con un conseguente danno erariale. «Invece - ha osservato Mattioli - la determinazione ad approvare una norma così controversa e divisiva è stata più forte di ogni razionalità». «Durante questa emergenza sanitaria - ha proseguito il presidente della Confederazione - avremmo voluto vedere le istituzioni dedicarsi con la stessa intensità e lo stesso coinvolgimento su altri temi che affliggono il trasporto marittimo come, ad esempio, la grande difficoltà nell' avvicendamento degli equipaggi italiani in tutto il mondo, anziché affossare l' autoproduzione!. Mi spiace invece dover rilevare che, a fronte del forte contributo che il settore marittimo in questi mesi ha dato al Paese, non solo al momento abbiamo ricevuto poco, per non dire nulla, visto che nessuna delle nostre richieste è stata ancora accolta, ma non avremmo mai immaginato che addirittura ci sarebbe stato tolto un diritto ormai acquisito da anni». «Ora - ha concluso Mattioli - la nostra speranza è rivolta al Senato anche se è difficile pensare che ci siano i tempi per cambiare ancora tale disposizione Di certo, se la modifica all' articolo 16 della legge 84/1994 diverrà norma dello Stato, Confitarma continuerà la sua battaglia per dimostrare che si sta prendendo un grosso abbaglio».



# Shipping Italy

## Focus

### Il Governo vuole fare felici anche Costa Crociere e le navi che operano nel cabotaggio

La norma ad hoc che consentirà a Costa Crociere di effettuare itinerari di viaggio fra porti nazionali usufruendo dei consueti sgravi fiscali e contributivi previsti dal Registro Internazionale (ma solo per le rotte che prevedono toccate in porti esteri) è stata approvata come Ordine del Giorno al decreto Rilancio e ha superato l' esame della Camera dei deputati. Possono (quasi) festeggiare anche gli armatori di traghetti e navi impiegate nel cabotaggio cui è stato concesso fino a fine 2020 di usufruire di sgravi contributivi altrimenti riservati solo alle navi impiegate su rotte internazionali. In un colpo solo, dunque, l' esecutivo riesce a soddisfare le richieste sia di Confitarma che di Assarmatori. Al momento si tratta di una sorta di raccomandazione a legiferare sulla materia da parte del Parlamento e potrebbe essere quindi il decreto Semplificazione la norma in cui verrà materialmente inserita questa previsione. La notizia è stata resa noto proprio dalla Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) che ha espresso "apprezzamento per l' ordine del giorno al Decreto Rilancio, presentato dai deputati Lorenzin, Navarra e Gariglio e approvato dalla Camera dei deputati che impegna il Governo a rispondere positivamente alle istanze presentate e sostenute con forza dalla Confederazione Italiana Armatori in materia di ripartenza delle crociere tra porti nazionali e riconoscimento di un concreto sostegno alle aziende operanti con navi iscritte nel Primo registro". Curiosamente l' on. Gariglio è lo stesso firmatario dell' emendamento 'anti-autoproduzione' contro cui gli armatori di navi ro-ro e traghetti stanno battagliando su un altro fronte. L' ordine del giorno che riguarda invece gli itinerari fra porti nazionali di Costa Crociere impegna espressamente il Governo in primis "a consentire - spiega sempre Confitarma - alle navi da crociera già iscritte nel registro internazionale italiano la possibilità di effettuare servizi di crociera che tocchino esclusivamente porti nazionali, fino al 31 dicembre 2020". Oltre a ciò consentirà "alle imprese armatrici di tutte le unità iscritte nel Primo registro che esercitano attività di cabotaggio e di bunkeraggio marittimo, nonché adibite a deposito e assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, che non godono di alcun strumento di sostegno o ristoro per affrontare l' emergenza sanitaria, di essere esonerate fino al 31 dicembre 2020, dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali come previsto dalla legge 30 del 1998". L' auspicio di Confitarma è pertanto quello che che il Governo adotti in tempi rapidi il provvedimento necessario per rispettare gli impegni assunti.



## Ripartenze crociere, passa alla Camera la misura pro Costa. Confitarma apprezza

Roma - Confitarma esprime "apprezzamento" per l'ordine del giorno al Decreto Rilancio, presentato dai deputati Lorenzin, Navarra e Gariglio e approvato dalla Camera dei deputati che impegna il governo a rispondere positivamente alle istanze presentate e sostenute con forza dagli armatori in materia di ripartenza delle crociere tra porti nazionali e riconoscimento di un concreto sostegno alle aziende operanti con navi iscritte nel Primo registro. In particolare, l'ordine del giorno "impegna espressamente il governo: a consentire alle navi da crociera già iscritte nel registro internazionale italiano la possibilità di effettuare servizi di crociera che tocchino esclusivamente porti nazionali, fino al 31 dicembre 2020; e a consentire alle imprese armatrici di tutte le unità iscritte nel Primo registro che esercitano attività di cabotaggio e di bunkeraggio marittimo, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, che non godono di alcun strumento di sostegno o ristoro per affrontare l'emergenza sanitaria, di essere esonerate fino al 31 dicembre 2020, dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali come previsto dalla legge 30 del 1998. "L'auspicio è pertanto che il governo adotti in tempi rapidi il provvedimento necessario per rispettare gli impegni assunti", commenta in una nota Confitarma.

**Informativa**  
 Noi e alcuni partner selezionati offriamo prodotti e tecnologie simili come specificato nella pagina politica. Per abbonamenti all'editoria di cui facciamo riferimento questa informativa, premendo la nostra pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

**Scegli di più e personalizza**

**Ripartenze crociere, passa alla Camera la misura pro Costa. Confitarma apprezza**

10 LUGLIO 2020 - Redazione



Roma - Confitarma esprime "apprezzamento" per l'ordine del giorno al **Decreto Rilancio**, presentato dai deputati **Lorenzin, Navarra e Gariglio** e approvato dalla **Camera dei deputati** che impegna il governo a rispondere positivamente alle istanze presentate e sostenute con forza dagli armatori in materia di **ripartenza delle crociere tra porti nazionali**, e riconoscimento di un concreto sostegno alle aziende operanti con navi iscritte nel Primo registro.

In particolare, l'ordine del giorno "impegna espressamente il governo a consentire alle navi da crociera già iscritte nel registro internazionale italiano la

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

[Iscriviti](#)

## Grandi navi, De Micheli: ripresa valutazione alternative

*"A breve norme per ripresa crocieristica"*

Venezia, 10 lug. (askanews) - "Una settimana prima dell' esplosione dell' emergenza Covid avevamo completato una riunione dove sostanzialmente avevamo finito un' indagine sulle alternative per dare seguito al nostro impegno di portare fuori le grandi navi dalla città di Venezia. In questi giorni abbiamo ricominciamo a lavorare a quelle ipotesi". Lo ha dichiarato il ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli, nel corso del punto stampa a seguito della prova generale di sollevamento delle 78 paratoie del Mose a Venezia. "A breve - ha sottolineato il ministro - troverete approvate anche le linee guida che prevedano il rispetto delle norme di sicurezza sul Covid19 e anche un paio di norme che consentano ad un numero limitato di navi da crociera di fare crociere punto su punto tra porti italiani".



## Informazioni Marittime

### Focus

## Ok del Parlamento, verso le crociere di cabotaggio anche in Italia

*Camera approva due ordini del giorno: consentire alle navi da crociera di effettuare viaggi su porti nazionali e avviare sgravi previdenziali per le compagnie iscritte al Primo registro*

Con l'avvio, tra pochi giorni, delle prime crociere marittime (non solo fluviali), anche l'Italia si appresta a sbloccare la situazione permettendo a questo tipo di navi di effettuare itinerari di cabotaggio, probabilmente con partenza e arrivo da un unico porto, senza transiti, senza sbarchi di turisti da un porto all'altro. Tre deputati del Partito Democratico, Beatrice Lorenzin, Pietro Navarra, e Davide Gariglio, hanno presentato un ordine del giorno, approvato oggi dalla Camera, che impegna il governo a rispondere alle istanze presentate dalle associazioni del settore. Per effettuare le crociere di cabotaggio, almeno in Italia, bisogna modificare il Registro internazionale per permettere a questo tipo di navi di "sovrapporsi" ai traghetti (anche loro fanno cabotaggio). Per la precisione, gli ordini del giorno impegnano il governo su due fronti. Quello che riguarda le crociere di cabotaggio: consentire alle navi da crociera già iscritte nel Registro internazionale italiano la possibilità di effettuare servizi di crociera che tocchino esclusivamente porti nazionali, fino al 31 dicembre 2020; e quello che riguarda gli sgravi per le compagnie iscritte al Primo registro, scarsamente coperte, in generale, dai decreti economici che si sono succeduti negli ultimi mesi: consentire alle imprese armatrici di tutte le unità iscritte nel Primo registro che esercitano attività di cabotaggio e di bunkeraggio marittimo, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, che non godono di alcun strumento di sostegno o ristoro per affrontare l'emergenza sanitaria, di essere esonerate fino al 31 dicembre 2020 dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali come previsto dalla legge 30 del 1998. Leggi gli ordini del giorno di Lorenzin, Navarra e Gariglio Soddisfatta Confitarma. «L'auspicio - commenta - è che il governo adotti in tempi rapidi il provvedimento necessario per rispettare gli impegni assunti». - credito immagine in alto.





## Competitività porti: Italia al 46° posto occorre più osmosi con le ferrovie | La Gazzetta Marittima

CIVITAVECCHIA Logistica e trasporti, gli strumenti UE per uscire dalla crisi. Questo il tema al centro del dibattito online organizzato dal Parlamento Europeo in Italia e dalla rappresentanza della Commissione europea in Italia al quale è intervenuto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale, Francesco Maria di Majo. Come noto dice il rapporto sul dibattito l'emergenza sanitaria, ancora in corso, ha provocato profonde ripercussioni sul tessuto produttivo e sociale del nostro Paese. Tra i settori più colpiti dalla crisi, proprio quello dei trasporti e della logistica. Comparti economici che sono stati fondamentali per garantire la mobilità e gli approvvigionamenti essenziali e che, oggi, giocano un ruolo chiave per assicurare la ripartenza dell'economia europea, come sottolineato dagli interventi di deputati e rappresentanti delle istituzioni europee e del Governo che si sono confrontati con gli operatori dei due settori particolarmente danneggiati. Trait d'union degli interventi, la necessità di un utilizzo adeguato, senza alterare in modo significativo le regole della concorrenza, degli strumenti finanziari messi in campo dall'Unione Europea per far fronte all'emergenza e consentire, così, il rilancio dell'economia, anche marittima. Il tutto in un quadro di regole più semplici e con una programmazione e realizzazione delle opere nei tempi stabiliti. Le Infrastrutture logistiche e portuali sono fondamentali ha precisato il presidente di Majo e, oggi più che mai, c'è bisogno di renderle più competitive, sostenibili e più digitalizzate. I porti sono uno dei settori che più hanno risentito della crisi e subito danni ingenti. A partire dal blocco del traffico crocieristico e passeggeri, solo quest'ultimo oggi in ripresa. La portualità italiana è, però, al 46° posto al mondo in termini di competitività. È fondamentale, quindi, riflettere su come rivedere il sistema portuale italiano nel suo complesso per colmare il gap infrastrutturale dei nostri porti. E l'UE sta mettendo a disposizione gli strumenti per reagire. Il nuovo quadro finanziario dovrebbe portare ad una maggiore competitività dei nostri scali e il fatto che l'emergenza si sia collocata all'inizio delle programmazioni finanziarie europee, ma anche nazionali e regionali, è stato un vantaggio. Le merci oggi viaggiano per l'80% attraverso il vettore marittimo e si rende necessario colmare la carenza di osmosi tra i porti e il sistema ferroviario, ancora poco utilizzato in Italia benché meno impattante sotto il profilo ambientale. E noi, come porto di Civitavecchia, stiamo investendo molto sul cosiddetto ultimo miglio ferroviario anche grazie ai finanziamenti a fondo perduto dell'UE che ha premiato i nostri progetti in quanto concreti e rispondenti al leit motiv della normativa europea in tema ambientale: tutte le iniziative portate avanti non possono, infatti, prescindere da un'analisi di sostenibilità ambientale. A breve, quindi, firmeremo la Convenzione con RFI proprio per assicurare l'adeguamento tecnologico e in sicurezza dell'ultimo miglio ferroviario potenziando così la connessione tra porto e rete ferroviaria nazionale. Oltre a ribadire, infine, l'importanza dell'ulteriore sviluppo delle Autostrade del Mare (che dovrebbero svilupparsi anche tra porti nazionali) e dei corridoi trasversali (tra Tirreno ed Adriatico) non solo per il trasporto passeggeri ma soprattutto per le merci, il presidente dell'AdSP ha posto l'attenzione sulla cosiddetta filiera corta, una carta che intende giocare (anche nell'ambito dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata) per attrarre nuovi traffici e nuovi investitori nel maggior scalo del network laziale e che è perfettamente in linea con gli obiettivi (europei e nazionali) di sviluppare un trasporto intelligente e sostenibile, riducendo anche le percorrenze chilometriche dei trasporti sia lato mare che lato terra. Oggi più che mai è, infatti,



fondamentale scegliere quei porti che siano più vicini alla destinazione finale delle merci. E Civitavecchia è a un passo da Roma, uno dei maggiori mercati italiani. Per il Parlamento Europeo hanno partecipato al dibattito



## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

Brando Benifei, capo delegazione del Partito Democratico (S&D); Marco Campomenosi, capo delegazione della Lega (ID) e Carlo Fidanza, capo delegazione di Fratelli d'Italia (ECR). Per il Governo è intervenuto Salvatore Margiotta, sottosegretario al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Oltre al presidente di Majo, a rappresentare i settori della logistica e dei trasporti erano presenti Gianfranco Battisti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato; Marcello Di Caterina, vicepresidente dell'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile; Pasquale Russo, segretario generale di Confrtrasporto; Francesco Sciaudone, managing partner dello studio legale Grimaldi.