



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 08 settembre 2020**



Prime Pagine

08/09/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 08/09/2020	7
08/09/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 08/09/2020	8
08/09/2020	Il Foglio Prima pagina del 08/09/2020	9
08/09/2020	Il Giornale Prima pagina del 08/09/2020	10
08/09/2020	Il Giorno Prima pagina del 08/09/2020	11
08/09/2020	Il Manifesto Prima pagina del 08/09/2020	12
08/09/2020	Il Mattino Prima pagina del 08/09/2020	13
08/09/2020	Il Messaggero Prima pagina del 08/09/2020	14
08/09/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 08/09/2020	15
08/09/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 08/09/2020	16
08/09/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 08/09/2020	17
08/09/2020	Il Tempo Prima pagina del 08/09/2020	18
08/09/2020	Italia Oggi Prima pagina del 08/09/2020	19
08/09/2020	La Nazione Prima pagina del 08/09/2020	20
08/09/2020	La Repubblica Prima pagina del 08/09/2020	21
08/09/2020	La Stampa Prima pagina del 08/09/2020	22
08/09/2020	MF Prima pagina del 08/09/2020	23

Trieste

08/09/2020	Italia Oggi Pagina 11 Così governo il primo porto d' Italia	24
08/09/2020	Il Piccolo Pagina 4 L' applauso del mondo economico «Lo sviluppo passa per la scienza»	28

Venezia

07/09/2020	Port News Cercasi gioco di squadra	MARCO CASALE 29
------------	--	-----------------

Genova, Voltri

07/09/2020	Genova Today		31
<hr/>			
Crociere, ripartita anche Costa: il 19 settembre da Genova salpa la Diadema			
07/09/2020	Genova24		33
<hr/>			
Covid, Pastorino (Linea Condivisa): "Nei porti liguri niente tamponi, incomprensibile"			
07/09/2020	MenteLocale Genova		34
<hr/>			
Crociate, camalli, gru ad acqua: il Porto di Genova, tour guidato serale			
07/09/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	35
<hr/>			
Patto per lo sviluppo siglato a Genova			
07/09/2020	Ship Mag		37
<hr/>			
Piloti del porto di Genova, i giudici "congelano" il concorsone			

La Spezia

08/09/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 18	38
<hr/>			
Tornano le crociere, arriva Costa Diadema			
07/09/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	39
<hr/>			
Uno nuovo incarico in Art per la Roncallo			
07/09/2020	Ansa		40
<hr/>			
Porti: spedizionieri, bene Spezia zona logistica semplificata			
07/09/2020	Citta della Spezia		41
<hr/>			
"Con il via alla Zona logistica semplificata il porto diventa attrattivo per nuovi investimenti"			
07/09/2020	Informare		42
<hr/>			
Plauso degli spedizionieri spezzini per l' ok alla ZLS per i porti della Spezia e di Marina di Carrara			
07/09/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	43
<hr/>			
Zls riconosce ruolo strategico porto La Spezia			
07/09/2020	Ship Mag		44
<hr/>			
Spezia, spedizionieri: "Con il via libera alla Zona Logistica Semplificata burocrazia zero"			

Ravenna

08/09/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 39	45
<hr/>			
Navi sequestrate e abbandonate Altro appello per rifornire di cibo e gasolio i 26 marittimi a bordo			

Marina di Carrara

08/09/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 10	<i>Silvia Pieraccini</i> 46
<hr/>			
Nuovo Pignone estende la produzione a Carrara			

Livorno

08/09/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 22	47
<hr/>			
Authority, già giovedì le prime scadenze			

Piombino, Isola d' Elba

08/09/2020	Il Secolo XIX	Pagina 12	48
<hr/>			
Navi e industria, Fincantieri firma il patto d'acciaio con il gruppo Jindal			

08/09/2020	Italia Oggi Pagina 22		49
	Piombino, c' è Fincantieri		
08/09/2020	Il Giornale Pagina 20	<i>Sofia Fraschini</i>	50
	Fincantieri riscopre il «made in Italy»		
08/09/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13		51
	Rossi benedice il nuovo progetto Jsw Steel-Fincantieri		
08/09/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 42		52
	Jsw, aperto il dialogo con Fincantieri per nuovi progetti sul porto		
07/09/2020	AskaneWS		53
	Fincantieri, avviato dialogo con JSW su stabilimento Piombino		
07/09/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	54
	Fincantieri a Piombino?		
07/09/2020	Radiocor Plus		55
	Jsw: dialogo con Fincantieri per destinare parte di Piombino a cantieri navali		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

07/09/2020	Centro Pagina	<i>REDAZIONE ANCONA</i>	56
	Festa del mare sottotono, il sindaco Mancinelli: "Basta morti di migranti" - FOTO		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

08/09/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31		57
	Traffico frutta troppo lente le operazioni doganali		
07/09/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	58
	Mercato ittico Gaeta: pubblicato nuovo bando		
07/09/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	59
	Nuovo mercato del pesce di Gaeta		

Salerno

08/09/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 20		60
	Il governatore da Gallozzi e tra i portuali «Sprint lavori per lo sviluppo dello scalo»		
08/09/2020	Cronache di Salerno Pagina 5		61
	De Luca: «Il parcheggio multipiano si farà»		
07/09/2020	Corriere Marittimo		62
	Grimaldi, ingresso in flotta della "Grande New Jersey" - Andrà sul servizio Mediterraneo-Nord America		
07/09/2020	Informatore Navale		63
	IL GRUPPO GRIMALDI PRENDE IN CONSEGNA LA GRANDE NEW JERSEY		
07/09/2020	Informazioni Marittime		64
	Consegnata la Grande New Jersey di Grimaldi		
07/09/2020	Ship Mag		65
	La Grande New Jersey entra nella flotta del Gruppo Grimaldi		

Bari

08/09/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 2	<i>Vito Fatiguso</i>	66
	La Costa Deliziosa sbarca in Puglia I primi 350 crocieristi arrivano nel porto		

08/09/2020 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 8 67
L' arrivo Costa Deliziosa, così la crociera è tornata a Bari

Brindisi

08/09/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33 68
Tornano le crociere con Costa Deliziosa

Taranto

08/09/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 40 69
«Traffico container ridimensionato? Yilport ora deve rispettare i patti»

Manfredonia

08/09/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)** Pagina 27 71
Mercato ittico, gestione affidata alle cooperative dei pescatori

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

08/09/2020 **Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)** Pagina 21 72
«Potenzialità ancora inesprese»

07/09/2020 **FerPress** 73
Calabria: Catalfamo interviene sull' attraversamento stabile dello Stretto di Messina

Cagliari

08/09/2020 **La Nuova Sardegna** Pagina 6 75
Un' agenzia per salvare 200 portuali

08/09/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 8 76
Porto canale, segreti tra Londra e Bolotana

07/09/2020 **Ansa** 79
Porti: Cagliari, un' agenzia per salvare i 200 lavoratori

07/09/2020 **Informare** 80
I lavoratori del Porto Canale di Cagliari potrebbero confluire in un' agenzia per il lavoro portuale temporaneo

07/09/2020 **Sardinia Post** 81
Porto canale di Cagliari, tavolo al Mise: un' agenzia per salvare i 200 lavoratori

07/09/2020 **Shipping Italy** 82
Ipotesi nuova agenzia per i lavoratori portuali anche a Cagliari

07/09/2020 **Transportonline** 83
Porti: Cagliari, un'agenzia per salvare i 200 lavoratori

Focus

07/09/2020 **Corriere Marittimo** 84
Federlogistica, Merlo: 'Il recovery fund, richieste dai porti molto localistiche'

07/09/2020	Informazioni Marittime	PAOLO BOSSO	85
<hr/>			
07/09/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	86
<hr/>			
07/09/2020	Ship Mag		87
<hr/>			
07/09/2020	The Medi Telegraph		88
<hr/>			
07/09/2020	Transportonline		89
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

574



Nations League
Olanda, Azzurri vincenti
Ansia per Zaniolo
di **Bocci, Sconcerti, Tomaselli**
alle pagine 42 e 43



Il nuovo libro
Essere Neoitaliani:
i cinquanta motivi
di **Beppe Severgnini**
alle pagine 34 e 35

574

Noi e il Covid

RILASSARSI ADESSO? EVITIAMO

di Massimo Gramellini

A una cena il padrone di casa mi saluta con i gomiti sguainati, poi se ne vergogna come di un gesto di sfiducia e mi getta le braccia al collo, depositando sulle guance, per sovrapprezzo, un paio di baci. Prima dell'estate, giuro di avere visto lo stesso individuo aggirarsi sospettoso e quasi maniacale per le strade, con una visiera da spaventapasseri strabico sopra la mascherina, in un anticipo di quel look alieno con cui tante maestre innocenti si accingono ad accogliere i bambini all'ingresso degli asili. Ecco, mentre nei ruoli istituzionali viene ancora richiesta un'applicazione rigorosa delle regole, la pancia del Paese sta collassando di brutto e forse è arrivato il momento di indagarne le ragioni, dato che il conto di questo atteggiamento irresponsabile rischia di pagarlo tutti, e minaccia di essere pure salato.

Potremmo cavarcela con un'affermazione lapidaria: nonostante abbia visitato anche vasti settori della tribuna vip, il virus di settembre fa meno paura di quello di marzo e la paura, purtroppo assai più del buon senso, è la principale fonte di ispirazione dei comportamenti umani. Dateci il tempo di tornare nelle stanze chiuse dell'autunno, dove le famigerate «droplets» avranno meno possibilità di volare lontano dai nostri polmoni, e vedrete che la crescita della curva dei contagi farà di nuovo impennare l'attenzione di tutti. In realtà le cose sono meno semplici di così.

continua a pagina 24

Il documento con le misure per la pandemia. Ieri meno contagi e più vittime. Boom di casi in India

Virus, ecco il piano segreto

Gli scenari previsti a febbraio: «Servono più posti in terapia intensiva»



Primo giorno di asilo: controllo della temperatura per genitori e bimbi in una scuola materna di Milano



Tutti in classe a Bolzano, Alto Adige. Sotto, la foto in tenuta «anti-Covid» postata da una maestra milanese

IL RITORNO A SCUOLA

La prima campanella con le mascherine

di Elisabetta Rosaspina

Sono tornati in classe i primi studenti. Prima campanella anche a Vo' Euganeo, in Veneto, (dove il 21 febbraio ci fu il primo decesso da Covid). Hanno riaperto gli asili e i nidi, con le nuove misure di sicurezza. Ma per la maggior parte delle scuole bisognerà aspettare il 14 settembre. Ultime a tornare tra i banchi 5 regioni del Sud: il 24 settembre

alle pagine 4 e 5 **Chiale, Poiese, Santaripa**



di **Monica Guerzoni e Fiorenza Sarzanini**
Più posti in rianimazione, tute e mascherine nel piano segreto di febbraio. alle pagine 2 e 3

GIANNELLI



Recovery fund Il Mise: così si incoraggiano gli investimenti

«L'ecobonus per le case durerà fino al 2024»

di Lorenzo Salvia

Il super ecobonus al 10% per ristrutturare gli edifici e quello per la sicurezza antisismica potrebbero essere estesi fino al 2024, con riserva di ulteriore proroga. È la proposta del ministero dello Sviluppo economico. A renderlo possibile sarebbe il Recovery fund, che solo per questa voce metterebbe a disposizione 30 miliardi. Gli sgravi fiscali assicurati dai bonus «incoraggerebbero nuovi investimenti» secondo il Mise. Ma il piano elaborato contiene anche altro: dalla decarbonizzazione dell'Iva, con il passaggio all'idrogeno, al ritorno in Italia di aziende che hanno delocalizzato.

a pagina 26

I TESTIMONI: PORTATA VIA SU UN'AUTO



L'attivista bielorusa Maria Kolesnikova, 38 anni

Il mistero dell'attivista sparita in Bielorussia

di Fabrizio Dragosei

a pagina 13

I DIARI SEGRETI
GIULIO ANDREOTTI
in libreria SOLFERINO

«Willy mi ha salvato dai picchiatori»

L'amico del ragazzo ucciso a Colferro. Un video incastra i due fratelli arrestati

di **Fulvio Fiano** e **Ilaria Sacchettoni**

«**E**ro io il loro obiettivo. Willy è intervenuto ma voleva solo riportare la pace». Parla Federico, 21 anni, fratello di Willy, il ragazzo ucciso a Colferro per difenderlo. Studiavano insieme all'Istituto alberghiero. Intanto un video incastra i due fratelli accusati di omicidio preterintenzionale, che compariranno davanti al gip di Velletri per la convalida dell'arresto.

alle pagine 16 e 17

SETTE EVASIONI

Johnny lo Zingaro una vita in fuga

di Giovanni Bianconi

Evaso per la settima volta. Nulla di rocambolesco, a Johnny lo Zingaro è bastato non tornare da un permesso. Ad aiutarlo forse una donna. «Puga inspiegabile», perché era vicino alla semilibertà.

a pagina 18

DIFENDE TRE BIMBI E MUORE

Quel sacrificio di una baby sitter

di Giusi Fasano

Morta per salvare tre bambini dalla furia di un giovane con problemi psichiatrici. È il sacrificio di Teresa Scavelli: veronese uccisa in Svizzera, dove lavorava come baby sitter.

a pagina 19

EuPhidra colorPRO XD
LA PRIMA TINTURA PERMANENTE
CON GOCCE DI ACIDO JALURONICO NEL COLORE
Formula extra Delicata
SENZA ammassi, para-forsindarmia, resorcina, parabeni

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.C. Milano
 00908
 9 771120 498008





I soliti giudici di sorveglianza di Sassari regalano il solito permesso a "Johnny lo Zingaro", che come al solito se la svigna. Tanto è sempre colpa di Bonafede



Martedì 8 settembre 2020 - Anno 12 - n° 248
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

CON MERKEL E MACRON
 Draghi-Ue: Conte lo disse nel 2019, nessuna smentita



○ CANNAVÒ A PAG. 4

IL PD GIANI IN AFFANNO
 Toscana in bilico: anche le Sardine contro Ceccardi

○ GIARELLI A PAG. 3

VIAGGIO A COLLEFERRO
 L'omicidio Willy e la squadraccia dei senza-gloria

○ CALAPÀ A PAG. 13

GENOVA, CURIA NEI GUAI
 Prete denunciato per pedofilia: è il fratello di Bucci

○ FROSINA A PAG. 11

» FESTIVAL DI VENEZIA
 Red carpet: tutto (pure Salvini) tranne il cinema

» Nanni Delbecchi

Dal Muro di Berlino al Muro di Venezia. La Mostra è un esperimento di convivenza con il Covid, ma anche con i sogni, di cui il cinema resta lo spacciatore più titolato. Se nei film prosegue la cupa tendenza degli ultimi anni (commedia estinta, sfighe pandemiche, dagli analisti di Wall Street ai cammellieri afgani, alle carceri ivoriane), il vero simbolo dell'Anno Zero è il Red carpet.

A PAG. 11



PUTIN HA INVIATO IL VACCINO RUSSO A BERLUSCONI

GRATIE MAFRIMA LO PACCIO ROGGARE A DUDU!

SCUOLA Conto alla rovescia, ieri primo giorno a Bolzano

Partiti gli asili in Lombardia: ancora fuori 4mila bambini

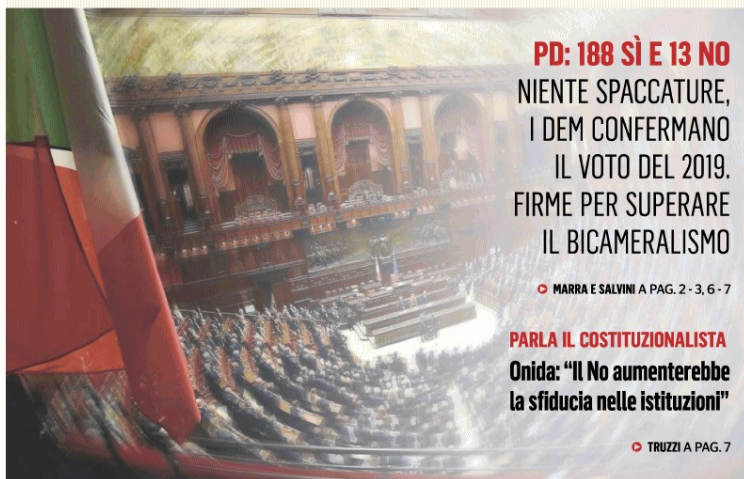
■ Suonata la prima campanella post Covid. Nella provincia autonoma sudtirolese, per tutte le scuole. E per quelle dell'infanzia in Lombardia, tra esclusi e l'incognita liste d'attesa

○ DE RUBERTIS E RONCHETTI A PAG. 12



SE VINCE IL SÌ IL PARLAMENTO PIÙ SPENDACCIONE SI ALLINEA ALL'UE

Anche per i costi diventiamo europei



PD: 188 SÌ E 13 NO
 NIENTE SPACCATURE, I DEM CONFERMANO IL VOTO DEL 2019. FIRME PER SUPERARE IL BICAMERALISMO

○ MARRA E SALVINI A PAG. 2 - 3, 6 - 7

PARLA IL COSTITUZIONALISTA
 Onida: "Il No aumenterebbe la sfiducia nelle istituzioni"

○ TRUZZI A PAG. 7

BIKILA, 60 ANNI FA
 Quando l'Etiopo conquistò Roma con i piedi nudi



○ DI BLASI A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Oddio le notizie a pag. 4
- **Corrias** I crociati del No a pag. 9
- **Fini** Trent'anni col virus? a pag. 9
- **Lerner** Fascismo penale a pag. 13
- **Scanzi** Scoperte: Speranza a pag. 9
- **Argentieri** Follia-diniego a pag. 16

PROTESTA CONTINUA

Un mese dopo, Lukashenko dittatore in bilico



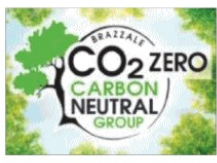
○ IACCARINO A PAG. 14

La cattiveria

Negazionisti del Covid in piazza danno fuoco a una mascherina. E aspettate che scoprano la ruota

WWW.SPINOZA.IT





Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 065.8980911. Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, D.L. 138/2001

ANNO XXV NUMERO 214

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 8 SETTEMBRE 2020 - € 1,80

Non trasformiamo la riapertura della scuola in un delitto di Cogne. Politici, genitori e talk tv vadano a lezione dai nostri presidi. Una lettera

La verità è semplice: nessuno lo sa. La rivista Science è uno dei prodotti editoriali dedicati alla scienza più importanti del mondo, vanta circa 130 mila abbonati, ha un bacino di lettori che viene stimolato intorno alle 570 mila persone. In una delle ultime uscite, in un'edizione in bianco e nero, dedicata alla pandemia, ha affrontato il tema della riapertura delle scuole ponendo alcune domande che in queste ore sono comuni a molti genitori, molti presidi e molti insegnanti del nostro paese. Una di queste, incorniciata in un riquadro a pagina 94, è forse la domanda chiave alle quali tutte, in queste ore di riapertura delle scuole, cercano una risposta chiara e definitiva. E la domanda, secca, è questa: cosa dovrebbe fare una scuola quando si ritrova di fronte a un caso di positività? Science ci ha risposto fornendo una risposta tanto sincera quanto sintetica: "Short answer: no one knows". No one knows: nessuno lo sa. Proprio così: nessuno

lo sa. Nessuno sa cosa capiterà quando in qualche scuola verrà rintracciato un caso di positività. Ma al contrario tutti sappiamo che il successo della riapertura delle scuole dipenderà da alcuni elementi più facili da prevenire. Primo: la capacità di ciascuno di noi di entrare nello spirito della fase che dovremo vivere nei prossimi mesi, facendo una volta per tutte quello che molti papà e molte mamme si sono sempre rifiutati di fare, ovvero mettersi nell'ottica che a dover imparare qualcosa dalla nostra scuola oggi sono soltanto i nostri figli ma siamo anche noi genitori. E prima ancora che ripartano tutte le aule d'Italia, un modo utile per imparare qualcosa, dalle

nostre scuole, è quello di fare tesoro delle formidabili lettere che stanno inviando in questi giorni alle famiglie gli eroi della fase che viviamo nei prossimi mesi: i presidi. Lettere pragmatiche, creative, serene, consapevoli, persino ottimiste, come quella ricevuta pochi giorni fa da alcuni genitori di una scuola elementare e media romana. Come si starà in classe? Rispettando la regola delle quattro M. Come mascherina, da usare "all'ingresso" e ogni volta che ci si muove nella scuola. In classe, se è garantito il distanziamento di un metro lo si può togliere altrimenti bisogna tenerla". M come metro, "la distanza minima da mantenere, per evitare gli assembramenti e il contatto fisico con i compagni". M come mani, "da lavare frequentemente usando gli appositi dispenser per tenere pulite le mani lontane dal viso e dalla mascherina". M come mossa, "che da quest'anno avverrà in classe, dove il personale passerà con i carrelli per lo sporzio-

namento". E cosa si farà con i banchi? Arriveranno. In ritardo, ma arriveranno. "La scuola ha acquistato con i propri fondi 150 banchi monoposto e il ministero dovrebbe consegnare la fornitura promessa entro la fine di settembre. Con l'arrivo dei banchi monoposto tutte le classi avranno il distanziamento richiesto: nelle ore in qualche classe (poche in realtà) dove essere tenuta la mascherina. Nelle individuazioni delle classi si darà priorità ai bambini più piccoli". E cosa si farà con gli ingressi? Facile: orario scaglionato di dieci minuti e ingressi da luoghi diversi. "Le medie inizieranno alle 7.50 le medie, 8.00 le seconde, 8.10 le prime. Le elementari dalle 8.20 a seguire". Tutto questo, si dirà, per dire cosa? Che errori non ci sono stati? Certo che ci sono stati (oggettivamente) non si capisce come mai, ma se è vero che dovevano arrivare alla riapertura delle scuole non arrivano alla riapertura delle scuole. (segue a pagina quattro)

Il divorzio, ancora Johnson provoca l'Ue sull'Irlanda del nord (ma almeno s'interessa a Brexit)

Il premier inglese lancia un ultimatum per il 15 ottobre e una revisione del patto siglato. Bruxelles perdiamo Londra, non la flemma

di Giuliano Ferrara

Bruxelles. I negoziati tra Regno Unito e Unione europea sulle relazioni post Brexit si avvicinano al momento decisivo. Dopo un anno e fine settimana Boris Johnson ha lanciato un offensivo per tentare di uscire dalla posizione molto debole in cui si trova a otto settimane dalla data ultima entro la quale chiedere un accordo. Il premier britannico ha lanciato un offensivo per tentare di uscire dalla posizione molto debole in cui si trova a otto settimane dalla data ultima entro la quale chiedere un accordo. Il premier britannico ha lanciato un offensivo per tentare di uscire dalla posizione molto debole in cui si trova a otto settimane dalla data ultima entro la quale chiedere un accordo.

Il premier inglese lancia un ultimatum per il 15 ottobre e una revisione del patto siglato. Bruxelles perdiamo Londra, non la flemma. Il premier inglese lancia un ultimatum per il 15 ottobre e una revisione del patto siglato. Bruxelles perdiamo Londra, non la flemma. Il premier inglese lancia un ultimatum per il 15 ottobre e una revisione del patto siglato. Bruxelles perdiamo Londra, non la flemma.

Non così speciale

Come vanno i negoziati per l'accordo commerciale tra Londra e Washington? Non bene. Ecco perché

Milano. Quando le cose vanno male con l'Europa, Londra guarda oltreoceano, e cerca la rassicurazione. L'ha fatto anche quest'estate, perché uno degli strumenti di compensazione più forti che ha il Regno Unito riguarda alla Brexit è l'accordo commerciale bilaterale con gli Stati Uniti. Il divorzio con l'Unione europea ha senso se si trovano nuovi partner, insomma. In questo senso Boris Johnson, premier inglese, e Donald Trump, presidente americano, sono sulla carta i partner più affiatati: condividono il divorzio nei confronti dell'Europa e si sono scambiati più volte frasi di sostegno reciproco - si ammirano l'un l'altro, sostiene l'ex ambasciatore inglese a Washington, Kim Darroch, che però non ha un buon rapporto con nessuno dei due perché si è dovuto dimettere per via di un'insiderzione scidna nei confronti di Trump non ha avuto alcuna copertura da Johnson. Ai di là dell'affiatamento però, la trattativa tra Regno Unito e America per l'accordo commerciale non sta andando bene. Il terzo negoziato di agosto non ha portato ad alcun risultato concreto e molti addetti ai lavori sostengono che ora gli incontri siano in panne perché si aspetta di capire che cosa ne sarà della presidenza Trump al voto di novembre. In ogni caso, quel che doveva essere un negoziato rapido e sostenuto da tutti non stava rispecchiando le aspettative.

La ricetta di Locatelli

Testi rapidi con saliva, medici a scuola. Lotta ai no vax. Parla il presidente del Consiglio superiore di sanità

Roma. E se cominciassimo dal chiederle cosa non dobbiamo chiederle? "Sarebbe formidabile". Vuole provarci? "Mi piacerebbe". Con il professor Franco Locatelli, il presidente del Consiglio superiore di sanità, sperimentiamo la prima "non intervista" su Covid. Conciliando dunque le domande formali "professore, ma ci sarà la seconda ondata?", "professore, il virus ha perso virulenza?". E non gli chiediamo neppure se alla fine ce la faremo a riaprire le scuole ma se alla lunga saremo capaci di non doverle chiedere. "E io rispondo che non solo riusciremo a portare gli studenti in classe ma che il nostro impegno per farli rimanere sarà, permettetemi di usare questo aggettivo, immenso". (Corriso segue a pagina quattro)

I banchi degli imputati

Perché sulla farsa dei banchi scolastici il governo può prendersela solo con se stesso (e con il commissario Arcuri)

di Giuliano Ferrara

Roma. La gestione dell'acquisto dei banchi per la riapertura "in sicurezza" delle scuole è un gran pasticcio. Il governo non arriverà in tempo e qualche dirigente scolastico, per ovviare, ha iniziato a segere in due quelli vecchi. "Sapevamo che un paese che produce 200 mila banchi all'anno non può produrre 2 milioni e mezzo in un mese", dice al Corriere la viceministra dell'Istruzione Anna Ascani (Pd). In realtà questo lo diceva chi, a partire da questo giornale, avvertiva che quel bando che richiedeva quantitativi così enormi in tempi così stretti era impossibile. Il governo sosteneva l'esatto contrario, proprio ciò che Arcuri dice se avesse essere impossibile. La gara indetta dal Commissario straordinario Domenico Arcuri, su indicazione del ministro dell'Istruzione Lucia Azzolina, prevedeva la produzione, l'11maggio, il trasporto e l'installazione di 2 milioni di banchi (con o senza rotelle) entro il 31 agosto 2020, oltre una settimana fa.

Naturalmente riaprire le scuole in sicurezza è un problema complesso. La vicenda dei banchi dimostra come il governo - nonostante abbia avuto molto tempo a disposizione - abbia gestito diversi passaggi con pressioni incommensurabili. In materia non c'è un solo partito che il Comitato tecnico scientifico (Cts), nella riunione del 22 giugno, stabilisce che bisogna migliorare "il layout dell'aula e della sala per ridurre il rischio di contagio". Tutto parte dal Comitato tecnico scientifico (Cts), nella riunione del 22 giugno, stabilisce che bisogna migliorare "il layout dell'aula e della sala per ridurre il rischio di contagio". Tutto parte dal Comitato tecnico scientifico (Cts), nella riunione del 22 giugno, stabilisce che bisogna migliorare "il layout dell'aula e della sala per ridurre il rischio di contagio".

La ricetta di Locatelli. Testi rapidi con saliva, medici a scuola. Lotta ai no vax. Parla il presidente del Consiglio superiore di sanità. La ricetta di Locatelli. Testi rapidi con saliva, medici a scuola. Lotta ai no vax. Parla il presidente del Consiglio superiore di sanità.

Recovery party, sfide e slide dei ministri

Sui 209 miliardi Ue c'è una gara tra dicasteri. Patuelli ne prenota 120

di Simone Canettieri

Roma. Non dovrà essere una "svuota cassette". E cioè una riassunzione - magari sotto la voce "green" - di progetti imputati nei ministri degli anni 80. E poi, auspichiamo

Più che distanziati, Sanremo viene meglio in playback

di Simone Canettieri

Non abbiamo ancora finito di preoccuparci, a settembre indovineremo, ma la notizia è che l'Italia ha già voltato pagina - con un contratto, sulla riapertura delle scuole. Il ministro della Cultura, Lucia Azzolina, ha annunciato che la gara sarà affidata a un consorzio di imprese. Il ministro della Cultura, Lucia Azzolina, ha annunciato che la gara sarà affidata a un consorzio di imprese. Il ministro della Cultura, Lucia Azzolina, ha annunciato che la gara sarà affidata a un consorzio di imprese.

C'è un nuovo bollettino che serve all'Italia

Basta politicismi. Da ora in poi occorre siano poste ogni giorno domande su come verranno spesi i miliardi che devono ristrutturare l'Italia, rendendo inevitabili e urgenti vere risposte dettagliate. I nuovi nati di Cleopatra e meglio evitari, grazie

di Giuliano Ferrara

Tutto è in discussione nella politica italiana, e la si butta in campo aspettando il varo imminente e completo dei talk-show per autorizzarsi a parlare, ma non l'esigete. A dispetto di quanto si ripeterà, è una questione di politica e di politica. Basta politicismi. Da ora in poi occorre siano poste ogni giorno domande su come verranno spesi i miliardi che devono ristrutturare l'Italia, rendendo inevitabili e urgenti vere risposte dettagliate. I nuovi nati di Cleopatra e meglio evitari, grazie

Il video portato alla Biennale di Berlino. In direzione del Consorzio Cenerentolo, uno dei più importanti della città. In silenzio, in ordine, con i fari della retro acce. Fino a raggiungere il luogo, e un trombettista con i lunghi capelli ricci e i lineamenti creoli in cima a un bastione del cimitero ha suonato la sua tromba. Il video portato alla Biennale di Berlino. In direzione del Consorzio Cenerentolo, uno dei più importanti della città. In silenzio, in ordine, con i fari della retro acce. Fino a raggiungere il luogo, e un trombettista con i lunghi capelli ricci e i lineamenti creoli in cima a un bastione del cimitero ha suonato la sua tromba.

La bella retromarcia

Un colpo di teatro in Brasile per dire no a Bolsonaro sul Covid e un video alla Biennale di Berlino. L'arte per cambiare

di Maurizio Chippa

Willy de Collefero non tornerà indietro dalla morte, non tornerà indietro fra le mura di un ospedale, né il trumpiano bianco sparato. Nalvany può forse tornare dal

del Recovery fund? Non basta dire parole-chiave del nuovo lessico programmatico, e questo è il rischio di una svolta. Il 14 settembre 2020 divenne un'occasione per istituzioni commissioni sul collegamento dell'Italia continentale con la Sicilia, non di meno, il rischio di una svolta. Il 14 settembre 2020 divenne un'occasione per istituzioni commissioni sul collegamento dell'Italia continentale con la Sicilia, non di meno, il rischio di una svolta.

Dubbi sul vaccino russo

Incongruenze nei dati e solo 40 volontari per lo studio che lo presenta su Lancet. Gli scienziati chiedono spiegazioni

di Enrico Bucci

Questo paese, il lettore ha molte volte potuto leggere apertamente gli avvertimenti e le parti, e il trumpiano a vigilanza sulla cattiva scienza che la crisi pandemica innesca da Sars-Cov-2 ha riversato in quanto mai viste prima anche nelle riviste scientifiche blasonate.

Il video portato alla Biennale di Berlino. In direzione del Consorzio Cenerentolo, uno dei più importanti della città. In silenzio, in ordine, con i fari della retro acce. Fino a raggiungere il luogo, e un trombettista con i lunghi capelli ricci e i lineamenti creoli in cima a un bastione del cimitero ha suonato la sua tromba.

Processo alla burocrazia

Assunzioni poco selettive, conflitti di responsabilità, gestione interna farraginosa. È un ministero dormiente

di Enrico Bucci

Il presidente del Consiglio ha dichiarato il 9 giugno scorso che "è un pezzo di Stato che resta contro la riforma e contro il governo". Il luglio successivo, il presidente della Regione siciliana ha affermato che l'80 per cento dei dirigenti della regione "si gratta la pancia". Tutti proclamano la necessità di burocratizzare.

Il video portato alla Biennale di Berlino. In direzione del Consorzio Cenerentolo, uno dei più importanti della città. In silenzio, in ordine, con i fari della retro acce. Fino a raggiungere il luogo, e un trombettista con i lunghi capelli ricci e i lineamenti creoli in cima a un bastione del cimitero ha suonato la sua tromba.

(Preziosi segue a pagina quattro)

(Corriso segue a pagina quattro)

(segue a pagina quattro)

(segue a pagina quattro)

(segue a pagina due)

(segue a pagina due)



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MARTEDÌ 8 SETTEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 212 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Sede (ed. nazionale)

TESTA A TESTA

Referendum, sondaggio choc: rimonta del No

■ Quella che fino a qualche settimana fa sembrava una partita dall'esito già scritto si sta invece riaprendo. La vittoria del Sì al referendum sul taglio dei parlamentari non è più scontata. Il No sta crescendo nelle rilevazioni, complice anche l'idea che una bocciatura del testo possa dare la spallata finale al governo Conte.

servizi alle pagine 2-3

L'ERRORE DI GIUSEPPI SOTTOVALUTARE IL VOTO

di Augusto Minzolini

Forse ha ragione quella vecchia volpe democristiana di Gianfranco Rotondi: «Anche se alle Regionali finisce, che so, 6 a 1, in favore del centrodestra non succederebbe niente perché Conte direbbe che la disfatta non riguarda il governo. È l'assurdo della "non politica" di oggi. Il motto è: non dare spiegazioni». Sull'altro versante, e cioè sullo spinoso tema del referendum sul taglio dei parlamentari, su cui il vertice del Pd propugna il «sì» mentre l'80% del gruppo dirigente propende per il «no», Zingaretti teorizza più o meno la stessa regola: «Non sono affatto convinto che se dovesse prevalere il "no" cadrebbe il governo. Non è così, parliamo di livelli diversi». Insomma, il centrosinistra potrebbe vincere solo in Campania, l'opposizione può arrivare a governare 17 Regioni del Belpaese su 20 (se il Pd perdesse sia la Puglia, sia la Toscana), ma il premier direbbe «chissene»: gli elettori possono pensarla come vogliono, ma la sua intenzione è quella di restare a Palazzo Chigi, come ha già spiegato nella sua prima sortita regionale. È Zingaretti, nel suo piccolo, nell'ipotesi più remota di una vittoria del «no» al referendum, la pensa più o meno allo stesso modo. È il nuovo concetto di democrazia coltivato nei laboratori giallorossi. Il «grillismo» nell'interpretazione di Conte è passato dall'«uno vale uno», al «conto solo io e gli altri non contano un tubo».

Ma questa singolare concezione può davvero prevalere? Sicuramente il premier ci proverà. Tutto ciò che ha fatto nell'ultimo mese, il «detto» e soprattutto il «non detto», fa rotta su questo approccio. Conte, che non è un fesso, ha capito da un pezzo che la maggioranza di governo farà una figura barbina a settembre e allora, come uno struzzo, ha messo la testa sotto la sabbia. Delle elezioni regionali si è disinteressato del tutto. «È stato zitto - è la spiegazione dell'esperta Alessandra Ghisleri - perché non voleva ripetere la "batosta" umbra. Se si fosse speso in caso di sconfitta si sarebbe dovuto dimettere il giorno dopo». Poi, per paura, commettendo una sgrammaticatura di «stile» e andando contro la sintassi della politica, ha tentato di togliere in maniera maldestra dal campo la possibile alternativa, cioè Mario Draghi, dicendo che «è stanco», proprio mentre, non più di tre giorni fa, uno dei leader della maggioranza di governo, che (...)

segue a pagina 4

IL RETROSCENA

Di Maio tira in ballo Draghi per far le scarpe al premier

Signore a pagina 5

SQUADRISMO A 5 STELLE Grillo aggredisce un cronista di Del Debbio

Il comico picchia un giornalista: 5 giorni di prognosi Guai per il suocero di Conte: deve 15 milioni allo Stato

■ Il solito siparietto stavolta si è concluso al pronto soccorso. Cinque giorni di prognosi per una brutta distorsione al ginocchio. Questo è il referto consegnato al cronista Francesco Selvi dai medici dell'ospedale di Cecina, provincia di Livorno, dopo un tentativo di intervista a Beppe Grillo. Il rapporto tra i giornalisti e il fondatore del M5s è stato da sempre burrascoso: ma ora è passato dalle parole ai fatti.

ABUSO DI POTERE
De Luca indagato
Posto regalato ai suoi 4 autisti
Pasquale Napolitano

Di Sanzo a pagina 11

a pagina 10

MILANO A RISCHIO: PIÙ DI CENTO CASI

Il ritorno a scuola nel caos: maestre vestite da «aliene»

di Maria Sorbi



COME NEI FILM La maestra mascherata che si è autodenunciata

I bimbi della sua classe non la vedevano dallo scorso febbraio, eccezione fatta per qualche collegamento on line. In tanti non si ricordavano nemmeno bene la sua faccia. E lei, al primo giorno della tanto attesa ripresa, si è presentata come una specie di E. T. nella scena in cui viene rianimato dall'unità speciale alieni. Una maestra (...)

segue a pagina 13
servizi alle pagine 12-13

IL CAVALIERE IN OSPEDALE

Zangrillo: Berlusconi migliora Positiva al virus anche Marina

Fabrizio de Feo

■ Risposte positive. Dopo 48 ore di attesa e preoccupazione Silvio Berlusconi risponde bene alla terapia e l'équipe medica registra segnali soddisfacenti. Positiva anche la figlia Marina.

a pagina 8

IL RISIKO SULLA RETE

Mediaset vola a Piazza Affari: +9%

Meoni a pagina 21

VERA STORIA DI UN FINTO GALANTUOMO /2

Gli affari d'oro di De Benedetti dietro il crac dell'Ambrosiano

Luca Fazzo

■ Ecco come Carlo De Benedetti riuscì a farla franca e a uscire indenne, nonostante fosse al vertice del Banco Ambrosiano, dal crac più clamoroso del sistema bancario italiano.

a pagina 9

COLPITO IL CETO MEDIO

Gualtieri blinda la stangata fiscale

Signorini a pagina 6

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO), IL SERVIZIO DI SPEDIZIONE È A CARICO DEL LETTORE

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

È il più venduto in farmacia per il trattamento sintomatico dell'ipertrofia benigna della prostata.

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

IL REPORTAGE

Fra i disperati della rotta balcanica «Questa è la frontiera, ora correte...»

di Fausto Biloslavo

«Stiamo andando in Italia. Il confine croato è a poche centinaia di metri. A piedi fino a Trieste ci impiegheremo una dozzina di giorni» spiega la «guida» del gruppo di pachistani in cammino nel nord ovest della Bosnia. I migranti illegali si fermano nella boscaglia: «Questa è la frontiera, adesso correte...».

a pagina 16

PONZI SpA

INVESTIGAZIONI AZIENDALI

Francesco Ponzi CEO Ponzi SpA

- Concorrenza Sleale
- Assenteismo
- Abusi legge 104
- Osservazioni dinamiche

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzonline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458



IL GIORNO

MARTEDÌ 8 settembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Mistero a Busto come a Bresso e Brescia due anni fa

Legionella, morti e malati
Test a tappeto inutili:
non stanano il batterio

Formenti e Nava a pagina 12



Lodi, Arianna Virgolino: un sopruso

Poliziotta cacciata
per il tatuaggio
«Ricorso europeo»

D'Elia a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Cattedre libere, ma nessuno le vuole

Clamoroso flop della chiamata veloce. I prof: «Spostarsi non conviene». Galli della Loggia: «Serve etica del lavoro»
Contagi giù, ma più ricoveri. Berlusconi migliora, positiva la figlia Marina. Il caso Francia: tanti infetti (e poca paura)

Servizi
da p. 3 a p. 6

Colleferro, la logica del branco

Il delirio
di chi si allena
per uccidere

Marco Buticchi

Il diavolo ha spento un sorriso. Un demone votato alla violenza più cieca. Una sorta di bisogno interiore si è accanito contro la serenità di Willy: l'inammissibile bisogno di uccidere. Come possono ragazzi di vent'anni vivere in funzione del male che riescono a procurare, bearsi delle risse appena compiute, attendere trepidanti l'esito di quelle che verranno? Si tratta di un disagio sociale, di una carenza educativa o, più semplicemente, del branco che si scatena nella mattanza? I loro atteggiamenti e la loro educazione sportiva portano a pensare che quei giovani, capaci di infierire a calci e pugni su un ragazzo, abbiano 'studiato' per raggiungere la necessaria prestantza psico-fisica.

Continua a pagina 2
e servizi a pagina 11

PRIMO GIORNO IN CLASSE FRA CONTROLLI E LIMITI AI BAMBINI
I RICERCATORI INGLESI: POCO RISCHIOSO RIAPRIRE LE ELEMENTARI



Passeri a pagina 4

DALLE CITTÀ

Milano

L'emergenza Covid
sposta in Fiera
il processo
di Pioltello

Consani nelle Cronache

Milano

Materna
subito chiusa
per... topi

Ballatore nelle Cronache

Milano

Lavoro nero
Lombardia prima
nella sanatoria

Balzarotti nelle Cronache



Sesso e coca a Bologna, parla una testimone

«Altre ragazzine bene
alle orge di Villa Inferno»

Bianchi a pagina 10



La riforma e la rivolta degli automobilisti

Autovelox anche in città
«Il bancomat dei sindaci»

Bartolomei alle pagine 16 e 17

Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che contribuisce a favorire la fertilità, dalla prostata e dalle vie urinarie.
30 CAPSULE MIELE
A. MENARINI
E NON HAI PIÙ SCUSE



Giovedì l'ExtraTerrestre

TERRA FUTURA Dialogo tra due pesi massimi. Carlo Petrini, fondatore di Slow Food, e papa Bergoglio dibattono sull'ecologia integrale



Culture

FESTIVAL LETTERATURA Al via domani a Mantova la XXIV edizione. Intervista alla scrittrice indiana Tishani Doshi
Pigliaru, Caldiron pagina 10



Visioni

VENEZIA 77 Parla Caetano Veloso, protagonista di «Narciso em Ferias» sugli anni del regime militare
Cristina Piccino pagina 12

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

MARTEDÌ 8 SETTEMBRE 2020 - ANNO L - N° 214

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**L'ODIO
E L'«AMORE»
DI TRUMP**

TOMMASO DI FRANCESCO

Sulle macerie fumanti di due irrisolte crisi internazionali, i Balcani con il nodo Serbia-Kosovo e il Medio Oriente con la tragedia della Palestina, Donald Trump in prossimità delle decisive e inquietanti presidenziali Usa di novembre costruisce la propria credibilità interna e internazionale. Parliamo del set cinematografico che è andato in onda venerdì scorso nella Sala Ovale della Casa Bianca: al centro del tavolo imponente Trump più trionfante del solito, ai lati due tavolini aggiunti, per il presidente serbo Aleksandar Vucic e per il premier kosovaro-albanese Avdullah Hoti - l'unico leader presentabile in pubblico, viste le accuse della Corte dell'Aja per crimini di guerra al presidente della repubblica Hashim Thaci e a molti ex leader delle milizie dell'Uck; e a sorpresa in collegamento telefonico il premier israeliano Benjamin Netanyahu. Forse bastava quello per capire che ci si trovava di fronte al secondo capitolo, ad una pericolosa estensione nei Balcani dell'accordo del secolo tra Emirati arabi e Israele in funzione anti-Iran e anti-Turchia, e anche stavolta, com'è avvenuto, al seppellimento della questione palestinese.

Non sono mancate le parole beffarde di Trump sui risultati del vertice: «Una svolta, un grande accordo di pace»; e a suggerimento del teatrino: «Ora, lì dove c'era odio, c'è amore». E di odio Trump se ne intende, visto come lo aizza in patria contro i Black Lives Matter.

— segue a pagina 9 —

Gabriele e Marco Bianchi

*Quattro in carcere
e un quinto indagato
per l'omicidio di Colleferro.
Palestrati e con migliaia
di followers sui social.
Oggi l'interrogatorio
del branco che la notte
tra sabato e domenica
ha pestato a morte
Willy Monteiro Duarte.
Lutto cittadino nei comuni
della Valle del Sacco* pagina 5



**I ragazzi
della
porta accanto**

REFERENDUM, IN DIREZIONE PASSA LA LINEA DI ZINGARETTI

Il Pd vota Sì e sogna altre riforme

■ A due settimane dal voto la direzione Pd approva il Sì al referendum con 188 voti e un dissenso interno che si ferma a quota 37. Zingaretti: «Non sarà una vittoria del populismo, si aprirà una stagione di riforme». E lancia una raccolta firme per superare il bicameralismo paritario, una modifica della Costituzione bocciata già due volte dagli italiani nei referendum del 2006 e del 2016. Poi assicura: «Se vince il No non cade il governo». E chiede a Conte (al suo battesimo stasera alla festa dell'Unità): «Utilizzate il Mes». **CARUGATI A PAGINA 2**

**INCONTRO CONFINDUSTRIA-SINDACATI
Contratti, Bonomi si finge buono**

■ Tre ore di primo faccia a faccia tra Carlo Bonomi e i leader di Cgil, Cisl e Uil. Impegno da Confindustria a rinnovare i contratti confermando il Patto della

fabbrica a partire dal contratto della sanità privata. Ma Bonomi chiede una «trasformazione». Purlan soddisfatta, Landini guardingo. **FRANCHI A PAGINA 4**

**Parlamento
Il popolo chiamato
al voto
e le sue caricature**

MARCO REVELLI

Tra poco più di due settimane il referendum chiederà al popolo a decidere sul proprio Parlamento. Un Parlamento - non lo scopriamo oggi - ampiamente degradato nella sua composizione antropologico-culturale, e se voteremo No al taglio dei parlamentari non sarà certo perché ne apprezziamo la statura, quanto piuttosto perché convinti che la riduzione del loro numero ne peggiorerà ulteriormente la qualità e il grado di asservimento. Ma che «popolo» sarà quello chiamato a votare? E' questo il vero - drammatico - interrogativo.

«Noi siamo il popolo», proclamava, con uno striscione a lettere cubitali, il migliaio di imbecilli radunati a Roma davanti alla Bocca della verità.

— segue a pagina 15 —

FESTA NAZIONALE DI RIFONDAZIONE COMUNISTA
FIRENZE TUSCANY HALL
10 - 15 SETTEMBRE 2020

from Lennon with love

un altro mondo è possibile

POLITICA CULTURA
STARE INSIEME

9 4770025 215000

**Colleferro
Quei balordi
«vincenti»
ci somigliano**

DANIELE VICARI

Willy Monteiro Duarte, un altro splendido ragazzo di vent'anni è stato ucciso da cosiddetti "balordi", questa volta a Colleferro, pochi chilometri da Alatri dove tre anni fa fu massacrato Emanuele Morganti. È una cosa terribilmente dolorosa, che lascia senza fiato.

— segue a pagina 15 —

**Referendum
Le ragioni di un Sì
che guarda
al dopo 20 settembre**

MAURO VOLPI

Confesso di non essere per nulla entusiasta del voto per un referendum indetto su iniziativa di un gruppo di senatori alcuni dei quali spinti da ragioni più politiche che costituzionali (basti pensare ai nove firmatari leghisti) o che avevano votato in aula a favore della revisione.

— segue a pagina 14 —

all'interno

**Israele Vincono i religiosi,
il lockdown è solo notturno**

MICHELE GIORGIO

PAGINA 7

**Bielorussia «Rapita» l'ultima
oppositrice di Lukashenko**

YURI COLOMBO

PAGINA 9

**Mali Transizione avvelenata,
uccisi altri due soldati francesi**

STEFANO MAURO

PAGINA 8





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 248 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 8 Settembre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SCHIA E PROCCIA, 'IL MATTINO' - 'IL DISPARI', EURO L20

Il nuovo libro Paola Mastrocola «Con il lockdown siamo stati come talpe nelle tane»
Francesco Mannoni a pag. 15



La Nations League Italia, piegata l'Olanda e rilancio nel girone Zaniolo, ginocchio-crac
Ugo Trani a pag. 16



Venezia, la Mostra Salvatore Esposito «Il caporalato nuova schiavitù e non solo al Sud»
Titta Fiore a pag. 14



L'analisi GLI INTERESSI CHE FRENANO LA SCOPERTA DEL VACCINO

Francesco Grillo

Quando arriverà il vaccino per il Covid-19? È questa la domanda che si è messa al centro di tutti i ragionamenti che governi, grandi e piccole imprese, famiglie stanno facendo per organizzare un qualche piano per un futuro mai così pieno di incognite e opportunità confuse. Alla domanda che sembra, ancora, senza risposta certa se ne dovrebbe aggiungere un'altra alla quale pochi stanno lavorando: cosa dovrebbe cambiare nel modo di fare ricerca, nel rapporto stesso tra Stati, tra gli Stati e il mercato per correre più veloci e salvarci da questa insostenibile incertezza?

La storia delle più recenti pandemie sembra far presagire tempi ai quali non siamo preparati. Il vaccino non è ancora disponibile - 17 anni dopo il primo caso - per Sars, che è la malattia più simile al Covid-19; sono passati, invece, quarant'anni senza soluzione definitiva dal primo caso di Hiv che è stata - con 32 milioni di morti - la più grande pandemia della storia contemporanea.

Intanto solo pochi mesi fa - dopo quasi mezzo secolo dal primo episodio - è cominciata la commercializzazione del farmaco che chiude per sempre la periodica recrudescenza di Ebola, il più mortale dei virus.

Convivere per anni con il Covid è semplicemente inconcepibile per un mondo così sofisticato e fragile come quello nel quale abbiamo vissuto fino alla fine di febbraio. A meno che non muti il virus. O che accettiamo noi una mutazione che le tecnologie incubavano da tempo.

Continua a pag. 35

Campania, corrono i contagi test obbligatorio per i docenti

►La curva dei nuovi infetti non rallenta e ritorna sopra i 210 al giorno. Ufficiale lo slittamento della ripartenza al 24. Ma è stop al tempo pieno

La curva dei contagi non lascia dubbi su un'impennata preoccupante in Campania. Dal bollettino di ieri emergono 218 nuovi positivi. Ufficiale lo slittamento della ripartenza della scuola il 24 settembre. E De Luca dispone test obbligatorio per i docenti. Ma ovunque problemi sul tempo pieno.

Capone a pag. 5
Loiacono a pag. 2

Allarme infetti negli ospedali

Cardarelli, il caso del primario positivo per la seconda volta

È nuovamente positivo al Sars-Cov2 un primario dell'ospedale Cardarelli ammalatosi in forma severa durante le prime settimane dell'epidemia. Torna dunque lo spettro-malattia.

Mautone in Cronaca

Berlusconi migliora

Marina infetta il sospetto: lo yacht covo del virus

Marina Berlusconi positiva. Il sospetto dello yacht covo del contagio. Di Giacomo a pag. 6

Il piano anti-fronda Zingaretti pronto a stare nel governo e due reggenti Pd se il voto va male

Adolfo Pappalardo

Alla fine relazione e odg sul referendum vengono approvati a larghissima maggioranza in direzione Pd. Bocca sottolinea: «La segreteria di Zingaretti è ben solida». Ma pochi nel Pd sono pronti a scommettere sulle parole del ministro. Troppe incognite sul risultato delle Regionali. E la segreteria Pd lavora ad un piano d'emergenza: Zingaretti nel governo e due co-reggenti.

A pag. 8

L'accusa di Colleferro «Sono violenti, dovevano essere fermati prima»



Marco e Gabriele Bianchi, i due fratelli che fanno parte del gruppo che ha ucciso Willy

Willy e i fratelli picchiatori seriali

Valentina Errante e Alessia Marani a pag. 12

L'indagine su De Luca verso l'archiviazione DeLa contro Caldoro

Il presidente del Napoli: «Al voto sarà doppiato quando era governatore ha fatto molto poco»

Leandro Del Gaudio
Francesco De Luca

A distanza di tre anni da un esposto, si scopre che il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, è indagato per i vigili di Salerno trasferiti nel suo staff. Un caso datato, De Luca fu interrogato un anno fa, si va verso l'archiviazione. E fanno discutere le accuse del presidente del Napoli, De Laurentis, a Caldoro: «Al voto sarà doppiato».

Alle pagg. 4 e 5
Roano a pag. 4

Politica e giustizia

L'indagine doverosa il reato che non c'è e la solita gogna

Massimo Adinolfi

Non è neppure una previsione: finirà in nulla, e il verbo al futuro è soprattutto un modo per rispettare la grammatica italiana.

Continua a pag. 35

La lettera Un operaio di Pomigliano

«Il mio triste ritorno in fabbrica ogni giorno siamo sempre meno»

Michele A.

Caro Direttore, gli ultimi dieci anni della mia vita settembre è sempre stato il mese del «rientro» al lavoro dopo un periodo di ferie, carico e riposato, con la voglia di affrontare un nuovo anno lavorativo. Quest'anno, questo inizio del mese, sembra avere tutte le sembianze di uno di quei periodi da dimenticare, dove l'unica sensazione che mi accompagna è quella di essere inerme davanti



ad avvenimenti che potrebbero colpire la mia vita, quella della mia famiglia, quella dei miei amici, colleghi. Io, ragazzo del Mezzogiorno, con moglie e figli, un mutuo da pagare, questa mattina mi sono alzato per andare a lavorare Svegliata alle 6 del mattino, colazione con 4 fette biscottate e la «tazzuletta di caffè». Il profumo del caffè al mattino è la cosa che più mi dà la carica. Guardo l'orologio, lancette sulle 6.15, faccio le corse per lavarmi.

Continua a pag. 34

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serenoa repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

* Fonte Mercato Integratori alimentari a base di Serenoa repens, dati IQVIA Ultimo Anno Mobile Novembre 2019





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 248
ITALIA

NAZIONALE



Martedì 8 Settembre 2020 • Natività B.V. Maria

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Venezia 77
Salvatore Esposito
«Da Gomorra agli Usa, Spielberg interessato a me»
Satta a pag. 23



Segnali di mercato
La Roma a Dzeko
«Se vuole resta»
Ma Friedkin deve venderne undici
Carina e Lengua nello Sport



Nations League
Zaniolo choc
il ginocchio cede
Italia, vittoria amara in Olanda (0-1)
Bernardini e Trani nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

La lotta al Covid
Gli interessi che rallentano la scoperta del vaccino

Francesco Grillo

Quando arriverà il vaccino per il Covid-19? È questa la domanda che si è messa al centro di tutti i ragionamenti che governi, grandi e piccole imprese, famiglie stanno facendo per organizzare un qualche piano per un futuro mai così pieno di incognite e opportunità confuse. Alla domanda che sembra, ancora, senza risposta certa se ne dovrebbe aggiungere un'altra alla quale pochi stanno lavorando: cosa dovrebbe cambiare nel modo di fare ricerca, nel rapporto stesso tra Stati, tra gli Stati e il mercato per correre più veloci e saldarci da questa insostenibile incertezza?

La storia delle più recenti pandemie sembra far presagire tempi ai quali non siamo preparati. Il vaccino non è ancora disponibile - 17 anni dopo il primo caso - per la Sars, che è la malattia più simile al Covid-19; sono passati, invece, quarant'anni senza soluzione definitiva dal primo caso di Hiv che è stata - con 32 milioni di morti - la più grande pandemia della storia contemporanea.

Intanto solo pochi mesi fa - dopo quasi mezzo secolo dal primo episodio - è cominciata la commercializzazione del farmaco che chiude per sempre la periodica recrudescenza di Ebola, il più mortale dei virus. Convivere per anni con il Covid è semplicemente inconcepibile per un mondo così sofisticato e fragile come quello nel quale abbiamo vissuto fino alla fine di febbraio.
Continua a pag. 8

Scuola, sorpresa al rientro il tempo pieno non parte

►Un quarto degli istituti non può garantire il servizio, anche le mense nel caos. Ieri la prima campanella in Alto Adige e in altre materne. Oggi tocca a Roma

Parla Alessandro Bianchi. L'ira di Colferro: «Bestie lasciate fare»



«I miei fratelli devono pagare per Willy ma non hanno dato il calcio mortale»

I fratelli Marco e Gabriele Bianchi, arrestati con altri due amici. Errante e Marani alle pag. 10 e 11

ROMA La prima campanella è suonata ieri, negli istituti dell'Alto Adige. E, a mano a mano, riprendono vita anche le classi della scuola dell'infanzia, oggi tocca agli asili di Roma. La prima sorpresa, negativa, è che il tempo pieno non parte: un quarto delle scuole non riesce a garantire il servizio.
Loiacono alle pag. 2 e 3

L'intervento
Perché la Borsa deve tornare a parlare italiano

Pier Carlo Padoa-Schioppa e Fabrizio Pagani

Il piano "Finanza per la Crescita", lanciato tempo fa dal Governo, mira ad avvicinare le nostre medie e piccole imprese al mercato dei capitali. Si tratta di facilitare la ricapitalizzazione delle imprese, di stabilire regole certe per i fondi di private equity, di aprire canali di finanziamento, per esempio attraverso mini-bond o fondi debito, paralleli a quello bancario.
Continua a pag. 8

L'assalto ai fondi Ue: già tre ministeri vogliono 300 miliardi

►Patuanelli ne pretende 153 sui 209 del Recovery Ecobonus, stime triple rispetto a quelle del Mes

Andrea Bassi

Le idee sono davvero molte. Fin troppe, soprattutto confuse. Nel governo l'appuntamento con il Recovery Fund, i 209 miliardi messi a disposizione dall'Ue per superare la crisi determinata dalla pandemia, è ormai diventato un assalto alla diligenza. Una diligenza che, tra l'altro, non è ancora arrivata. *A pag. 7*
Di Branco a pag. 7

Università in trincea
«Roma deve essere il polo della ricerca»

Lorenzo De Cicco

«Roma deve essere il polo italiano della ricerca». Lo dice Eugenio Gaudio, Rettore della Sapienza. *Alle pag. 4 e 5*

Risparmio in famiglia
Mamma e web-star
«Due euro al giorno e mangiamo tutti»

LONDRA Drew Smith vive nello Yorkshire, è truccatrice professionista, è sposata, ha tre figli e tre cani, ed è ormai una celebrità per il suo vademecum - ragionato e scientificamente verificato - che consente di far mangiare, pranzare e cenare una famiglia di 4 persone al costo di 1,64 euro al giorno.
Arnaldi e Pierantozzi a pag. 12



IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

INTEGRATORE ALIMENTARE A BASE DI SERENOA REPENS CHE CONTRIBUISCE A FAVORIRE LA FUNZIONALITÀ DELLA PROSTATA E DELLE VIE URINARIE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

* Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Serenoa repens, dati IQVIA Ultimo Anno Mobile Novembre 2019

IL GIORNO DI BRANCO

CAMBIAIMENTI PER LA BILANCIA

Buongiorno, Bilancia! Siamo tutti sotto l'influsso della Luna in Toro: perseverante, capricciosa, sensuale ma anche giusta e ragionevole. Stretto il suo contatto con le finanze e l'economia, fatto che torna a vostro favore, visto anche Mercurio nel segno. Organizzatevi per i prossimi giorni, perché ci sono transiti che vogliono in qualche modo cambiare, arricchire la vostra vita. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 8 settembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



L'imprenditore cesenate ucciso in Colombia: la moglie testimone chiave

«Ho visto gli assassini» Ora è sotto scorta

Giordani a pagina 13



Cattedre libere, ma nessuno le vuole

Clamoroso flop della chiamata veloce. I prof: «Spostarsi non conviene». Galli della Loggia: «Serve etica del lavoro»
Contagi giù, ma più ricoveri. Berlusconi migliora, positiva la figlia Marina. Il caso Francia: tanti infetti (e poca paura) Servizi da p. 3 a p. 6

Colleferro, la logica del branco

Il delirio di chi si allena per uccidere

Marco Buticchi

Il diavolo ha spento un sorriso. Un demone votato alla violenza più cieca. Una sorta di bisogno interiore si è accanito contro la serenità di Willy: l'inammissibile bisogno di uccidere. Come possono ragazzi di vent'anni vivere in funzione del male che riescono a procurare, bearsi delle risse appena compiute, attendere trepidanti l'esito di quelle che verranno? Si tratta di un disagio sociale, di una carenza educativa o, più semplicemente, del branco che si scatenava nella mattanza? I loro atteggiamenti e la loro educazione sportiva portano a pensare che quei giovani, capaci di infierire a calci e pugni su un ragazzo, abbiano 'studiato' per raggiungere la necessaria prestantza psico-fisica.

Continua a pagina 2
e servizi a pagina 11

PRIMO GIORNO IN CLASSE FRA CONTROLLI E LIMITI AI BAMBINI
I RICERCATORI INGLESI: POCO RISCHIOSO RIAPRIRE LE ELEMENTARI



Passeri a pagina 4

DALLE CITTÀ

Bologna, è morto ieri a 70 anni

Addio a Maenza, il sognatore che fondò le radio libere

Maioi in Cronaca

Bologna, da oggi può allenare

Mihajlovic sorride Tamponi negativi, il Covid non c'è più

Giordano in Cronaca

Bologna, Virtus ko 84-86

Fortitudo da batticuore, il derby è suo

Gallo e Selleri nel QS



Sesso e coca a Bologna, parla una testimone

«Altre ragazzine bene alle orge di Villa Inferno»

Bianchi a pagina 10



La riforma e la rivolta degli automobilisti

Autovelox anche in città «Il bancomat dei sindaci»

Bartolomei alle pagine 16 e 17

Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che contribuisce a favorire la fertilità, dalla prostata e dalle vie urinarie.
30 CAPSULE MELLE
A. MENARENI
IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT
E NON HAI PIÙ SCUSE
A. MENARENI



IL SECOLO XIX



MARTEDÌ 8 SETTEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXXIV - NUMERO 213, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

L'ITALIA DÀ UNA LEZIONE ALL'OLANDA SEGNA BARELLA, SI FERMA ZANIOLO

L'INVIATO BUCCHERI / PAGINA 34



LA FAVOLA DELL'ALPHATAURI Gli artigiani di Faenza che trionfano in FI

L'INVIATO MANCINI / PAGINA 35

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronaca	Pagina 8
Commenti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 14
Cinema-Tv	Pagina 27/28
Arte	Pagina 31
Sport	Pagina 34

NELLA ASL 5 REGISTRATI 48 NUOVI CASI SUI 59 DI IERI IN LIGURIA. ANCHE BORDIGHERA E BOGLIASCO RINVIANO LE PRIME LEZIONI A DOPO IL VOTO

La Spezia, stop alla movida A rischio l'inizio della scuola

Covid, preoccupa il focolaio del levante ligure. Toti: «Stiamo valutando tutte le misure necessarie»

Il focolaio della Spezia continua a dare segnali preoccupanti. Il numero dei nuovi contagiati resta di gran lunga il più alto della Liguria: ieri nella Asl 5 48 casi, sui 59 complessivi registrati in Liguria. Aumentano anche i positivi non collegabili ai tracciamenti di casi noti. Per queste ragioni il sindaco Peracchini ha revocato l'ordinanza che consentiva la ripresa della movida: niente più musica e aperitivi nei locali dalle 18 alle 22. Il governatore Toti, dopo avere spiegato che il quadro non è ancora da ritenersi critico, dice: «Stiamo valutando tutte le misure che saranno necessarie. A oggi sulla riapertura delle scuole si va avanti come da programma, ma se nei prossimi giorni i numeri non confermassero un calo, siamo pronti a valutare ulteriori misure di contenimento».

D'ANNA ESCULLI / PAGINA 2

IL CASO

Francesco Rigatelli

Famiglia Berlusconi, positiva anche Marina Il Cavaliere migliora

Mentre i bollettini informano che le condizioni di Silvio Berlusconi sembrano decisamente migliorate, finisce in isolamento la figlia Marina, positiva al virus con il resto della famiglia. Il contagio sarebbe compatibile nei tempi con la visita del Cavaliere nella sua casa in Provenza a fine agosto. E crescono sempre di più i sospetti di falle nel cordone sanitario che avrebbe dovuto proteggere l'ex premier durante il soggiorno estivo nella villa in Sardegna.

L'ARTICOLO / PAGINA 5



Nelle aule della Liguria mancano ancora 38 mila banchi

Un'addetta del nautico San Giorgio di Genova controlla la distanza tra i banchi (foto Fornetti)

FORLEO / PAGINE 3 E 14

ROLLI



DISGELO CONFINDUSTRIA-SINDACATI. SI SBLOCCANO I CONTRATTI

Allarme di Lamorgese: la mafia aiuta le imprese

Che le mafie andassero all'arrembaggio dei fondi pubblici, lo denuncia da sempre. Ma i primi risultati del monitoraggio sui fondi Covid preoccupano. «Ci sono imprenditori che cercano di far fuori la concorrenza appog-

giandosi ai capitali mafiosi», denuncia il ministro dell'Interno Luciana Lamorgese. Disgelo tra Confindustria e sindacati sul rinnovo dei contratti, attesi da 13 milioni di lavoratori. BARONI, GRIGNETTI E TROPEANO / PAGINE 6 E 7

LA RISSA MORTALE DI COLLEFFERO



I fratelli Bianchi, Gabriele e Marco

Un video ironico dopo l'omicidio La follia social dei fratelli Bianchi

Dopo la rissa a Colleferro in cui ha massacrato, con il fratello e due amici, Willy Duarte, 21 anni, ha postato un video ironico sui social, come se niente fosse. Gabriele Bianchi e il fratello Marco sono ora in carcere per omicidio preterintenzionale.

LONGO / PAGINA 5

L'ANALISI

MASSIMO RECALCATI

L'ESALTAZIONE NEOFASCISTA DEL CORPO-ARMA

S dice "violenza bestiale", si pensa infatti che nella violenza cieca l'uomo regredisca alla brutta istintualità dell'animale.

SEQUE / PAGINA 11



LA FUGA DELL'ORSO M49 SI È CONCLUSA NEL BOSCO: INTRAPPOLATO IN UN TUBO

L'ARTICOLO / PAGINA 8

AURUM
OPERAZIONE PROFITTEGGIARE LE AZIONI DELLA BANCA TRUCCA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venvedì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Nel tennis esiste una regola secondo la quale chi fa uso improprio della racchetta, della pallina o di altri oggetti, e in conseguenza del gesto fa male a qualcuno, viene squalificato dal torneo. La regola non è interpretabile, dunque è drastica, perché poggia su un postulato indiscutibile fra adulti: se lanci la racchetta o una bottiglia, significa che non sei padrone di te stesso e non sei in grado di controllare gli effetti delle tue azioni. L'altra sera il numero uno della classifica mondiale, Novak Djokovic, ha perduto un punto importante e ha reagito con un piccolo scatto d'ira: ha spedito la palla in direzione del vuoto, e nel vuoto c'era la giudice di linea. Djokovic ha subito compreso d'averla combinata grossa: per l'assenza dei suoi epici rivali, Roger Federer e Rafa Nadal, gli Us Open avevano un solo favorito, lui. E cor-

La racchetta e il randello

MATTIA FELTRI

so dalla donna, si è preoccupato delle condizioni, le ha chiesto scusa. Agli arbitri non è rimasto che comunicargli la sanzione. Per capire il tentativo di difesa di Djokovic, si è dovuto leggergli il labiale, poiché il tono di voce era molto basso. Sosteneva la casualità dell'incidente, e gli arbitri replicavano sull'inconsistenza dell'attenuante, secondo la legge. Sembrava un dibattito fra aristocratici del Settecento, se il tè sia meglio col latte o col limone. Infine Djokovic si è arreso, ha ammesso la sciocchezza e ne ha accettato la pena senza protestare, ha stretto la mano all'avversario (rimasto zitto al suo angolo) e se n'è andato dal campo: lui ne è uscito bene e si è preservato il buon nome del torneo e del tennis. Tranquilli, non fate quella faccia: al volante, sui social e in politica, vale ancora il randello. —

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA



ISOLANI
ISTITUTO OTTICO

PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni Superbonus 110%:
come scegliere tra detrazione, sconto e cessione

Di semplificazioni
Scattano sanzioni per le imprese che non hanno domicilio digitale



Gavelli e Giorgetti
— Servizi a pag. 24

Maurizio Pirazzini
— a pagina 23



FTSE MIB 19738,01 +1,79% | SPREAD BUND 10Y 159,60 +5,00 | €/S 1,1824 -0,15% | BRENT DTD 39,96 -1,87% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Confindustria-sindacati, dialogo ripreso

LAVORO

Riparte il confronto sui contratti. Bonomi: «Incontro utile, sono ottimista»

«Serve una riforma del fisco: non può essere la tassazione sul lavoro a pagare per tutto»

Riduzione chiusi in relazione alle core 22

«Incontro utile. Sono ottimista». Lo ha detto Carlo Bonomi al termine dell'incontro con Landini (Cgil), Furlan (Cisl) e Bombardieri (Uil). «Serve una riforma organica» ha poi aggiunto il presidente di Confindustria - questo Paese non può pensare che sia la tassazione del mercato del lavoro a mantenere tutto il resto». Giuldi distensivo anche dai sindacati. Landini: «Ci aspettiamo che si apra una nuova fase per i contratti». Furlan: «C'è la conferma del Patto della Fabbrica».

Nicoletta Picchio — a pag. 3

Il governo accelera sul Recovery plan Pressing Pd sul Mes

IL PIANO DI RILANCIO

Bankitalia: possibile crescita del Pil fino al 3% entro il 2025. Nessun anticipo dalla Ue

Pronte le «linee guida» del Recovery Plan, che sarà articolato in sei missioni e altrettante «azioni di riforma» che le accompagneranno: le bozze sono state girate a Regioni ed enti locali in vista del confronto in programma domenica al Consiglio interministeriale per gli Affari europei; dovrebbe mettere il timbro politico. Dopo l'architettura generale - le priorità sono transizione digitale, infrastruttura,

decarbonizzazione, inclusione sociale, salute e formazione - arriveranno i numeri con la distribuzione dei fondi, dettagliati nella Nota di aggiornamento al Def che il governo deve presentare entro il 27 settembre. A differenza di quanto si sperava a Palazzo Chigi prima dell'estate, non basterà l'ok alle linee guida per ottenere nel 2020 l'anticipo del 10% dei 209 miliardi assegnati all'Italia. Cresce quindi nel governo la pressione del Pd per attivare subito la linea di credito per l'emergenza sanitaria prevista dal Mes. In un'aulazione, intanto, Bankitalia sottolinea che se i fondi saranno utilizzati ben possono produrre una crescita fino al 3% del Pil entro il 2025.

Trovati, Patta, Marroni — a pag. 3

NEI PRIMI SETTE MESI INCASSI - 7,7%

Entrate, a luglio Iva - 17,6%
Dai giochi buco di 3,9 miliardi

Mobili e Parante — a pag. 4

TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI

servizi: industriale, servizi manifatturieri, prodotti & servizi, sistemi di gestione persone & imprese, impianti

IMQ group, CSI, imqgroup.eu

TRASPORTI

Le Fs investono 1,4 miliardi per elettrificare tutta la rete

28%

Quota della rete ferroviaria, pari a 4.763 km, sulla quale circolano 1.250 treni diesel al giorno

Marco Morino — a pag. 9

OBIETTIVO EMISSIONI RIDOTTE DEL 40%



Il progetto. L'obiettivo del gruppo Poste Italiane è avere la flotta green più grande d'Italia

Poste, la flotta diventa green 26mila mezzi entro il 2022

Svolta green per Poste Italiane sulla scia anche del boom dell'e-commerce e del conseguente aumento dell'attività di consegna pacchi (+70% per i postini nel secondo trimestre). L'obiettivo, come dichiarato dall'ad Matteo Del Fante, è sostituire 26 mila mezzi del gruppo entro fine 2022 e ridurre del 40% le emissioni.

Cristina Casadei — a pag. 20

La Cina riparte al traino dell'export Ad agosto surplus con gli Usa a +27%

SCAMBI COMMERCIALI

Terza crescita consecutiva con mascherine e hi tech. Tensione con Washington

Nuovi segnali positivi dalla Cina, il primo Paese al mondo a entrare nel tunnel della pandemia e il primo che ne sta uscendo. Per il terzo mese consecutivo le esportazioni segnano una crescita robusta, trascinata dalla domanda di mascherine protettive e dispositivi elet-

tronici, ad agosto le vendite estere cinesi sono aumentate del 9,5% su base annua. Dopo Mediaset, a quanto risulta al Sole 24 Ore, è Viale Mazzini sarebbe pronta a rendere ufficiale la sua intenzione di entrare nelle discussioni sulla futura rete: la questione dovrebbe essere affrontata già nella riunione del Cda che si terrà dopodomani. La settimana sarà calda in ogni caso: per oggi è prevista la riunione del cda Mediaset, domani

Di Donfrancesco — a pag. 6

1%

Brexit L'ultima sfida di Johnson alla Ue: verso il dietrofront sull'Ulster

Il premier inglese Boris Johnson alza la posta con la Ue e la valuta inglese paga sul mercato dei cambi -1% sia sull'euro che sul dollaro

Degli Innocenti — a pag. 21

IL CONFRONTO PUBBLICO-PRIVATO

Corsa aperta alla rete unica per le tlc Ora ci pensa anche la Rai

La Rai vuole sedersi al tavolo della rete unica tlc. Dopo Mediaset, a quanto risulta al Sole 24 Ore, è Viale Mazzini sarebbe pronta a rendere ufficiale la sua intenzione di entrare nelle discussioni sulla futura rete: la questione dovrebbe essere affrontata già nella riunione del Cda che si terrà dopodomani. La settimana sarà calda in ogni caso: per oggi è prevista la riunione del cda Mediaset, domani

si riunirà invece l'Agcom, chiamata a decidere il da farsi dopo la bocciatura da parte della Corte di Giustizia Ue della Legge Gasparri là dove vietava l'incrocio fra Tim e Mediaset. L'Autorità potrebbe annullare la delibera in autunno, facendo tornare tutto il 38,8% del capitale Mediaset nelle mani dei francesi che ora per il 39,35% hanno dovuto congelarlo nel trust Simon.

Andrea Riboldi — a pag. 14

L'INTERVENTO L'INTRECCIO TLC-MEDIA E LA CORTE UE

di Franco Debedenedetti — a pagina 24

PANORAMA

EMERGENZA COVID/1

Riparte la scuola Campania, obbligo di test sierologici per gli insegnanti

Da Bolzano a Milano ritorno a scuola ieri fra le misure di sicurezza anti-Covid per un primo gruppo di studenti italiani. Dal cento suo la Regione Campania, che ripartirà il 24 settembre, ha annunciato di voler rendere obbligatori i test sierologici, che nel resto d'Italia sono su base volontaria, per tutto il personale scolastico.

a pagina 5

EMERGENZA COVID/2

Per le regole anti contagio proroga al 7 ottobre

Promulgazione delle regole anti-contagio al 7 ottobre. Il rinvio è arrivato con il Dpcm firmato dal presidente del Consiglio. Nel decreto confermate le misure preventive, compreso il tetto del 70% per la capienza di bus e treni. Contagi in calo (1.208) ma con molti meno tamponi.

a pagina 5

STRATEGIE DI CRESCITA

INVESTIRE DI PIÙ NELLA GIUSTIZIA PER IMPRESE E CITTADINI

di Paola Severino — a pagina 20

LOTTA AL CONTANTE

Bonus 10% su spese tracciate da 3mila euro all'anno

Il piano cashless prende slancio. Verifica Giuseppe Conte: possibilità di servizi di pagamento. Per gli operatori allo studio la possibilità di un bonus del 10% per chi fonda con strumenti tracciabili i pagamenti pari ad almeno 3 mila euro all'anno. In questo caso si otterrà un premio di 300 euro.

a pagina 4

TUTELA DEL MERCATO

Servizi cloud: fare Antitrust su Apple, Google e Dropbox

I servizi cloud di Google, Apple e Dropbox nel mirino dell'Antitrust. Ipotizzate pratiche commerciali scorrette, violazioni della Direttiva consumatori e clausole vessatorie nei contratti. I servizi sotto la lente Antitrust sono Google Drive, Apple iCloud e Dropbox.

a pagina 12

salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Accelera la corsa al vaccino, solo uno su tre al traguardo

Bartoloni e Cerati — a pag. 28

Rapporti

VENERDI NORDOVEST

Torna l'economia del territorio

Cristiana Gamba — a pag. 12





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 8 settembre 2020
Anno LXXVI - Numero 248 - € 1,20
Natività della Beata Vergine Maria

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

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

IL DELITTO DI COLLEFERRO

Lezione da un piccolo gigante

La mamma chiamava così Willy Monteiro Duarte, 21 anni, massacrato di botte da quattro coetanei. Ha dato la vita per correre in aiuto di un amico circondato dai prepotenti. Tutti gli altri fermi e zitti

Il Tempo di Osho

Ci mettono gli autovelox anche sotto casa



Frasca a pagina 7

Nell'ultimo anno la Regione ha pagato 230 milioni per il «pendolarismo» della Sanità targata D'Amato Malati in fuga dal Lazio che non li cura più

Il Comune non li smaltisce
Migliaia di banchi vecchi che nessuno butta via

Conti a pagina 14

... Sono i pazienti laziali quelli che chiedono più «asilo sanitario» alle altre Regioni. Alle quali, negli ultimi 7 anni, il Lazio ha dovuto restituire oltre un miliardo e mezzo di euro per rimborsare le prestazioni rese ai suoi residenti in trasferta. Solo nell'ultimo anno il «pendolarismo sanitario» è costato alla Regione guidata da Zingaretti e D'Amato più di 230 milioni di euro.

Sbraga a pagina 4

Boss nel carcere di Rebibbia
Stacca a morsi un dito al secondino e lo ingoia

Ossino a pagina 17

DI FRANCO BECHIS
Willy Monteiro Duarte aveva solo 21 anni e un sorriso che rivedeva alla vita. «Il mio piccolo gigante» l'ha chiamato sua mamma quando alle 7 del mattino l'hanno portata in ospedale, davanti al corpo senza vita di quel ragazzo massacrato di pugni e calci da quattro o cinque coetanei che di pugni e calci avevano fatto la loro regola di vita. (...)

Segue a pagina 3

Meno contagiati e tamponi
Berlusconi sta meglio
Positiva la figlia Marina

a pagina 6

La farsa del segretario Zingaretti
Sì al referendum
L'ultima giravolta del Pd

Giuli e Pietrafitta a pagina 9

M49 finito in gabbia in Trentino
Papillon perde la libertà
Catturato l'orso «fuggitivo»

Di Pietro a pagina 11

Come direttore tecnico
Totti torna alla Roma?
Fienga smentisce
«Ha preso altre strade»



Biafora a pagina 10



la S TORACIATA
Dopo la riduzione il taglio degli stipendi. Onorevoli come al dopolavoro. Non si candiderà più nessuno

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

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo



È vero, ci sono le tre reti Rai e le tre reti Mediaset, però ogni tanto è divertente fare un raggio all'interno delle cosiddette reti minori. Per esempio su Real Time, il venerdì alle 20.30 c'è «Il Castello delle cerimonie», dove si celebrano matrimoni, battesimi e altro. Se ne occupano, se ho capito bene, Imma Polese e Matteo Giordano che trasmettono dal Grand Hotel «La Sornisa» di Sant'Antonio Abate, in provincia di Napoli. Perché mi ha incuriosito? Perché sembrava vero ed era una finzione, però, in certi momenti, ti poteva pure venire il dubbio che in effetti quello che vedevi fosse veramente un matrimonio e il proseguimento del matrimonio. (...)

Segue a pagina 21

Martedì 8 Settembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 211 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04 DCB Milano
*In abbonamento: Abbonamento di ordinaria con l'abbonamento Capital € 4,50 (Incluso) e Capital € 3,20

UK £ 1,40 - Ch.fr. 3,50 €4,50*
Francia € 2,50



SUPERBONUS
Doppio salto di classe energetica per beneficiare del 110%
Poggiani a pag. 28

FISCO
Semplificati gli obblighi del patent box americano
Rizzo Marullo a pag. 27

COOPERAZIONE
L'Italia investe 5 miliardi l'anno negli aiuti allo sviluppo
Chiavella a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Scuola - La circolare del Ministero della salute sui lavoratori fragili
Bonus biciclette - Il testo del decreto
Fisco - La risposta sul credito d'imposta per le locazioni commerciali concessionarie
10 ONLINE

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno



Evasione, confisca agevolata

Circolare della Guardia di finanza sulla nuova misura che consente, nei reati più gravi, di confiscare i beni di cui non si riesce a giustificare la provenienza

Oltre alla tradizionale confisca, che nel caso di condanna o patteggiamento già colpisce tutti i beni che costituiscono il profitto o il prezzo dell'illecito fiscale, per i più gravi reati tributari sarà applicabile anche una nuova misura, c.d. per sproporzione perché consentirà di confiscare anche tutti quei beni di cui il condannato non può giustificare la provenienza, avvedone la disponibilità a qualsiasi titolo.

SENZA PROPOSTE
Rinnovo contratti, Landini esordisce come se non ci fosse il Covid
Caccopardo a pag. 4

Se l'Ungheria vota no al Recovery fund addio ai 209 miliardi attesi dall'Italia



Anche se in Italia si danno per acquisiti i 209 mld del Recovery fund, l'Ungheria potrebbe far valere il principio dell'unanimità tenendo congelati questi soldi fino a quando non saranno cancellate le condizioni legate al rispetto dello stato di diritto. Un veto che appare conveniente anche sotto il profilo economico a Viktor Orbán. Infatti, il suo paese ha avuto pochi danni dal Covid19, mentre con l'avvio del Recovery fund dovrebbe iniziare a pagare nuove tasse europee per alimentarlo. Un fatto è certo, per diventare operativo il fondo deve essere approvato al Parlamento Ue e poi da tutti i parlamenti dei 27 Paesi Ue, e Orbán per ora non ci sta.

DIRITTO & ROVESCIO

In un mondo dominato dalla fretta, dove tutti parlano di grandi problemi che non conoscono e dove se gli Usa e la Cina lanciano la febbre nei previsioni la polmonite, dove la riposta parte in aiuto del terzo mondo ma sprofonda la nuova invisibilità nell'ignavia, dove la colpa è sempre degli altri e dove ognuno possiede il monopolio dello sberleffi, dove qualcuno si ripropone che una società conviccionaria autostimolante, oltre a sapere distrarsi in colossali problemi tecnici e in emergenti problemi finanziari, possiede anche un cuore. La Transgenerale Iri di Milano qui ha infatti deciso di rinnovare la Capogem Galvani, che è quella in cui, alla fine del 2000, Sergio Cusani aveva la prima industria italiana di formaggi a pasta molle. Per l'occasione, la concessionaria ha allestito, per l'occasione, una terrazza panoramica da destinare agli smarted, termine con il quale, anche in Lombardia, si designano coloro, spesso pensionati, ma non solo, che amano seguire i lavori edili. Lo potranno fare agevolmente. Ma anche adeguatamente distanziati e con la mascherina. In piena sicurezza.

Con €1.170 e gli altri bonus sulla casa €5,00 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 8 settembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRATAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Rientro in classe: sondaggio choc a Prato

La comunità cinese ha ancora paura «I nostri bimbi a casa»

Huang a pagina 13



Giovedì pomeriggio lo show

Salvini vola col paracadute su Arezzo

Caroppo a pagina 9

ristora
INSTANT DRINKS

Cattedre libere, ma nessuno le vuole

Clamoroso flop della chiamata veloce. I prof: «Spostarsi non conviene». Galli della Loggia: «Serve etica del lavoro»
Contagi giù, ma più ricoveri. Berlusconi migliora, positiva la figlia Marina. Il caso Francia: tanti infetti (e poca paura) Servizi da p. 3 a p. 6

Colleferro, la logica del branco

Il delirio di chi si allena per uccidere

Marco Buticchi

Il diavolo ha spento un sorriso. Un demone votato alla violenza più cieca. Una sorta di bisogno interiore si è accanito contro la serenità di Willy: l'innammissibile bisogno di uccidere. Come possono ragazzi di vent'anni vivere in funzione del male che riescono a procurare, bearsi delle risse appena compiute, attendere trepidanti l'esito di quelle che verranno? Si tratta di un disagio sociale, di una carenza educativa o, più semplicemente, del branco che si scatenava nella mattanza? I loro atteggiamenti e la loro educazione sportiva portano a pensare che quei giovani, capaci di infierire a calci e pugni su un ragazzo, abbiano 'studiato' per raggiungere la necessaria prestantza psico-fisica.

Continua a pagina 2 e servizi a pagina 11

PRIMO GIORNO IN CLASSE FRA CONTROLLI E LIMITI AI BAMBINI I RICERCATORI INGLESI: POCO RISCHIOSO RIAPRIRE LE ELEMENTARI



Passeri a pagina 4

DALLE CITTÀ

Firenze

Il soprintendente: «Il Franchi? E' sui passaporti come il Colosseo»

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Ritorno a scuola col rischio trasporti «Mancano i bus»

Pieraccini in Cronaca

Firenze

Recuperati i poster rubati di Nano Campeggi

Servizio in Cronaca



Sesso e coca a Bologna, parla una testimone

«Altre ragazzine bene alle orge di Villa Inferno»

Bianchi a pagina 10



La riforma e la rivolta degli automobilisti

Autovelox anche in città «Il bancomat dei sindaci»

Bartolomei alle pagine 16 e 17

Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Repens (che contiene il flavonoide licopene) dalla prostata e dalle vie urinarie.
30 CAPSULE MILD
A. MENARINI
E NON HAI PIÙ SCUSE



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N° 212

Martedì 8 settembre 2020

In Italia € 1,50

Willy, il ragazzo ucciso a Colferro. I picchiatori avevano organizzato il raid dopo una lite

Venti minuti nelle mani degli assassini

Il pestaggio di Willy Monteiro Duarte, il ragazzo di 21 anni ucciso a calci e pugni sabato notte nel corso principale di Colferro, è durato venti minuti ed era stato organizzato.

di Angeli, Brera, Cappelli e Giannoli
alle pagine 18 e 19

Il testimone

“Voleva proteggermi l’ho visto morire”

di Clemente Pistilli

Si è messo tra me e loro. Willy ha cercato di mettere pace. Ma hanno iniziato a picchiarlo in quattro. Parte così il racconto del compagno di scuola della vittima.
a pagina 19



I fratelli Marco e Gabriele Bianchi, 24 e 26 anni, appassionati di Mixed Martial Arts, sono tra i quattro arrestati

“Pd unito o sarà Caporetto”

Zingaretti ottiene il via libera della direzione al Sì sul referendum e dà un ultimatum ai dissidenti sulle Regionali. Appello a Conte sul Mes: “Bisogna aderire subito”. Slitta a gennaio il piano per le risorse del Recovery Fund

Virus, Berlusconi sta meglio. Contagiata anche la figlia Marina

Il Pd con Zingaretti sul Sì al referendum: in direzione 188 su 219 a favore del taglio dei parlamentari. La richiesta al premier Conte: «Bisogna definire presto i progetti per il Mes». Ma slitta a gennaio il piano per il Recovery Fund.

di Casadio, Ciriaco, Milella, Petrini, Pucciarelli, Vecchio e Vitale
alle pagine 2, 3, 4, 7 e 10

Il punto

Tre carte contro la paura

di Stefano Folli

Le ri non è successo niente che non fosse previsto. Era ovvio che il Pd si sarebbe pronunciato in modo tardivo e non senza sofferenza a favore del Sì. Ed era evidente che la priorità di Zingaretti, avendo trascinato le decisioni formali fino a meno di due settimane dal referendum, consisteva nell’evitare ulteriori lacerazioni del partito.

a pagina 26

Scuola

I test sierologici sui prof sono un flop

di Michele Bocci

a pagina 9

Sport



Battuta l’Olanda ma l’Italia trema per Zaniolo

di Condò, Currò e Pinci
alle pagine 34 e 35



Djokovic e la follia dei numeri uno

di Gianni Clerici
a pagina 26

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol®

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e della vie urinarie.

30 CAPSULE MOLE
Peso netto: 15,15 g

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

* Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Serenoa Repens, dati IQVIA, ultimo anno fiscale novembre 2019

A. MENARINI

Mappamondi

Rapita la leader della protesta bielorusa “È stato il regime”



Maria Kolesnikova, 38 anni

L’ultima intervista “Non lascerò sola la mia gente”

di Rosalba Castelletti

Non avrei potuto lasciare il Paese quando tanta gente viene incarcerata ogni giorno». Maria Kolesnikova aveva messo in conto che un giorno o l’altro gli uomini di Lukashenko sarebbero potuti venire a prenderla. «Ho fatto la mia scelta il 12 maggio quando ho iniziato a lavorare qui», ha detto accogliendoci qualche giorno fa a Minsk negli uffici che ospitano il Consiglio di coordinamento dell’opposizione.
a pagina 13

Brexit, Johnson minaccia la Ue “Straccio l’intesa”

di Alberto D’Argenio e Enrico Franceschini
a pagina 12
con i commenti di Andrea Bonanni e Carlo Galli a pagina 27

Mali, il clima ferito sta armando la Jihad africana

di Pietro Del Re
a pagina 17

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498121, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con DVD Montalbano € 11,40

NZ



Bielorussia Rapimenti e veleni
Putin e Lukashenko senza freni

AGLIASTRO, REMÉNYI, ZAFESOVA - PP. 16-17



Trentino Era scappato due volte
Catturato Papillon, l'orso ribelle

PAOLA MASTROCOLO - P. 15

Calcio L'Italia dà spettacolo
Barella regala il successo in Olanda

BUCCHIERI E GARANZINI - PP. 34-35

ARVAL STORE
Torino

LA STAMPA

MARTEDÌ 8 SETTEMBRE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.246 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE 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**

COLLOQUIO CON LA MINISTRA DELL'INTERNO: ALLARME MIGRANTI, ARRIVA LA SECONDA ONDATA

Lamorgese: ora le imprese chiedono aiuto alla mafia

Confindustria-sindacati, disgelò sui contratti: c'è l'accordo sulla sanità privata

FRANCESCO GRIGNETTI

Un futuro fosco, quello che intravede il ministro dell'Interno, Luciana Lamorgese denunciando ancora infiltrazioni mafiose nelle imprese. - P. 5

IL COMMENTO

SERVE UN GRANDE PATTO PER IL PAESE

LA DEMOCRAZIA DEL NEGOZIATO

CARLO TRIGILIA

Er si sono incontrati dopo molto tempo i sindacati e la Confindustria. L'argomento da trattare era il rinnovo dei contratti, ma si può immaginare che sia stata l'occasione per fare il punto sui rapporti reciproci e su quelli col governo. Vedremo come evolveranno i rapporti.

CONTINUA A PAGINA 23

VERSO IL REFERENDUM

LA DIREZIONE DEL PARTITO DEMOCRATICO

IDEM E QUEL SÌ CONTROVOGLIA

MARCELLO SORGI

Un giorno bisognerà cominciare a scrivere la storia delle sofferte accettazioni dei referendum da parte del Pci, dei Ds e del Pd. Partendo dal divorzio, 1974, che portò a una singolare trattativa oltre il Portone di bronzo tra cardinali e dirigenti comunisti. - P. 4

RIAPRONO GLI ASILI

Ritorno a scuola senza banchi e insegnanti



Le scuole dell'infanzia ripartono

AMARILE, BALDI, FERRIGO, SCHIANCHI - PP. 6-7

MA I NIDI NON SONO DEI REPARTI COVID

CHIARA SARACENO

I servizi educativi per l'infanzia - nidi e scuola per l'infanzia - rivestono un ruolo importantissimo per lo sviluppo relazionale, affettivo e cognitivo dei bambini. - P. 23

SOLIDARIETÀ ANCHE DAL MONDO UNIVERSITARIO

La politica condanna il tweet sessista contro Elly Schlein

FRANCESCA SPORZA



P. 27

IL BRUTALE OICIDIO DI COLLEFFERO

"Distrutto per Willy chiedo perdono per i miei fratelli"

MARIA ROSA TOMASELLO



PP. 12-13

IL DIBATTITO

REPLICA A LEDISI E BERNARDINI DE PAE

DONNE CREDETEMI SE LUI VI PICCHIA È SOLO COLPA SUA

MICHELA MURGIA

È sbagliato (e anche un bel po' violento) dire alle donne che se non si ribellano agli uomini violenti sono complici. Chiunque lavori in un centro anti-violenza, o abbia misurato nella propria storia la complessità di un rapporto abusante, sa perfettamente che i meccanismi che legano le donne ai loro aguzzini sono difficili da rompere per molte ragioni. La principale è psicologica: prima che una donna abusata si renda conto che quello che subisce è violenza e non amore possono passare anni. La confusione tra cosa sia un conflitto di coppia - che capita a chiunque - e cosa sia invece un reato è torale. Nella prima fase dell'uscita dal rapporto violento, la stragrande maggioranza delle donne abusate che ho incontrato non sapeva fare la differenza. Né del resto sapevano farla i loro familiari, i loro vicini di casa e i loro colleghi. In qualche caso non sapevano distinguere tra reato e conflitto neanche le forze dell'ordine a cui le donne si sono rivolte.

CONTINUA A PAGINA 27

L'ANALISI

QUEGLI UOMINI PEGGIORI DEGLI ANIMALI

CORPI COME ARMI COSÌ SI ALIMENTA IL MITO FASCISTOIDE

MASSIMO RECALCATI

Si dice "violenza bestiale", si pensa infatti che nella violenza cieca l'umano regredisca alla brutta istintualità dell'animale. Ma è veramente così? Non dovremmo invece, anche di fronte a questo ultimo tragico fatto di cronaca a Colleferro, che ha visto la morte del giovane Willy, provare a ribaltare scabrosamente il nostro modo di vedere le cose? Non dovremmo provare a pensare che nessun animale sarebbe capace di raggiungere la ferocia alla quale può giungere la violenza umana? L'animale agisce mosso dalla legge dell'istinto che prevede la sopravvivenza della specie, dunque la difesa del territorio, la necessità di procurarsi cibo, ecc. Ma l'essere umano? Il suo esercizio della violenza non riflette affatto una legge istintuale, ma un godimento pulsionale. È questo godimento che può sprigionare la sua violenza sanguinaria. Un ragazzo leale e altruista interviene per difendere un amico provocato da un gruppo di giovani uomini minacciosi.

CONTINUA A PAGINA 23

ARVAL STORE
Torino
Corso Rosselli 236

BUONGIORNO

La racchetta e il randello

MATTIA FELTRI

Nel tennis esiste una regola secondo la quale chi fa uso improprio della racchetta, della pallina o di altri oggetti, e in conseguenza del gesto fa male a qualcuno, viene squalificato dal torneo. La regola non è interpretabile, dunque è drastica, perché poggia su un postulato indiscutibile fra adulti: se lanci la racchetta significa che non sei padrone di te stesso e non sei in grado di controllare gli effetti delle tue azioni. L'altra sera il numero uno della classifica mondiale, Nole Djokovic, ha perduto un punto importante e ha reagito con un piccolo scatto d'ira: ha spedito la palla in direzione del vuoto, e nel vuoto c'era la giudice di linea. Djokovic ha subito compreso d'averla combinata grossa: per l'assenza dei suoi epici rivali, Roger Federer e Rafa Nadal, gli Us Open avevano un solo favorito, lui. È corso dal-

la donna, si è preoccupato delle condizioni, le ha chiesto scusa. Agli arbitri non è rimasto che comunicargli la sanzione. Per capire il tentativo di difesa di Djokovic, si è dovuto leggergli il labiale, poiché il tono di voce era molto basso. Sosteneva la casualità dell'incidente, e gli arbitri replicavano sull'inconsistenza dell'attenuante, secondo la legge. Sembrava un dibattito fra aristocratici del Settecento, se il tè sia meglio col latte o col limone. Infine Djokovic si è arreso, ha ammesso la sciocchezza e ne ha accettato la pena senza protestare, ha stretto la mano all'avversario (rimasto zitto al suo angolo) e se n'è andato dal campo: lui ne è uscito bene e si è preservato il buon nome del torneo e del tennis. Tranquilli, non fate quella faccia: al volante, sui social e in politica, vale ancora il randello.

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



Zeno D' Agostino è il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale

Così governo il primo porto d' Italia

La Via della seta? I cinesi non detteranno legge a Trieste

STEFANO LORENZETTO - Quando tuo padre nasce in piazza San Zeno, a un passo dalla basilica di San Zeno, dove ci sono la statua del «San Zen che ride» e la cripta che in un' urna trasparente custodisce la salma del Vescovo Moro, diventa quasi obbligatorio essere battezzato con il nome del patrono di Verona venuto dal Nord Africa intorno al 300. Se poi tuo padre Ginetto D' Agostino, al secolo Luigi, è stato per 55 anni il presidente del Comitato Bacanal del gnoco di San Zeno, l' anima del carnevale veronese, appare inevitabile venire al mondo al numero 4 di via Lenotti, 230 metri dalla predetta piazza San Zeno, e crescere al numero 31 di via Scarsellini, 10 metri di distanza in meno dal cuore della Verona dei «putei che g' à Minico Bardassa par general». Chiamatela pure Zenoneide. Adesso Zeno D' Agostino, 52 anni, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, si meraviglia che a uno come lui, venuto dalla terraferma, il governo abbia affidato nel novembre 2016 le sorti del primo porto d' Italia, quello di Trieste.

«Tutti i miei colleghi che guidano le altre 16 Autorità di sistema portuale del nostro Paese sono nati sul mare», spiega. Eppure fino al 2019 è stato anche presidente di **Assoporti**, l' associazione che raggruppa, oltre alle Autorità, i 57 porti di rilievo nazionale, e ora è il candidato favorito per il vertice dell' Espo, l' European sea ports organisation di Bruxelles che raduna i porti d' Europa, di cui è vicepresidente: nelle elezioni di novembre avrà come unico sfidante la finlandese Annaleena Mäkilä. Io però mi stupisco del suo stupore. Il sanzenate sembra dimenticare che un qualche gene marino nel sangue ce l' ha. Il nonno paterno, Francesco, classe 1888, era un siciliano di Palermo, importante porto sul Mediterraneo. Mandato in Veneto durante la Prima guerra mondiale, Francesco D' Agostino divenne bersagliere dell' Ottavo reggimento e si distinse come guastatore al fronte. L' Ottavo era di stanza nella caserma Riva di Villasanta, manco a dirlo nel rione di San Zeno, quella che Berto Barbarani cita nella sua poesia San Zen che ride: «Una tromba vissina de caserma mete un gusto de amaro a i so pensieri...». E lì fuori conobbe Angela Montresor, che abitava in piazza San Zeno e che lo sposò, dandogli nel 1925 l' unico figlio, Luigi detto Ginetto. Zeno D' Agostino ha invece una sorella, Angela, nata 18 mesi dopo di lui, che lavora in Audi per Volkswagen group. Un posto che quasi le spettava di diritto: il padre fu il primo dipendente assunto in Autogerma, l' importatrice delle auto tedesche che il fondatore Gerhard Richard Gumpert aveva trasferito da Bologna a Verona. Successivamente lavorò in Agsm fino alla pensione. Il presidente del porto di Trieste è padre di Luigi, 3 anni, e Amelia, nata lo scorso 8 gennaio. La moglie, Michela Vicenzi, è originaria di San Giovanni Lupatoto, dove il capofamiglia ha mantenuto la residenza e torna ogni fine settimana. Ma il suo cuore resta nel quartiere delle donne «che le par fate par portar Verona», lì dove si elegge il sire del carnevale veronese. «Fui il primo Papà del gnoco in miniatura, avevo 6 anni quando partecipai in maschera alla sfilata del Venerdì gnocolar. Tutti sanno che quel giorno non esisto per nessuno». **Alla fine si è spiegato il motivo per cui il principale porto italiano sia stato dato in mano a un uomo di terra, anziché di mare?** Potrei risponderle che si trattava della prosecuzione logica della precedente esperienza, quella di commissario straordinario dell' Autorità portuale di Trieste, nominato nel 2015 a seguito della decisione

Zeno D'Agostino è il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale

Così governo il primo porto d' Italia

La Via della seta? I cinesi non detteranno legge a Trieste

Questo è il primo porto italiano a essere governato da un uomo di terra, anziché di mare. Zeno D' Agostino, 52 anni, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, si meraviglia che a uno come lui, venuto dalla terraferma, il governo abbia affidato nel novembre 2016 le sorti del primo porto d' Italia, quello di Trieste. «Tutti i miei colleghi che guidano le altre 16 Autorità di sistema portuale del nostro Paese sono nati sul mare», spiega. Eppure fino al 2019 è stato anche presidente di Assoporti, l' associazione che raggruppa, oltre alle Autorità, i 57 porti di rilievo nazionale, e ora è il candidato favorito per il vertice dell' Espo, l' European sea ports organisation di Bruxelles che raduna i porti d' Europa, di cui è vicepresidente: nelle elezioni di novembre avrà come unico sfidante la finlandese Annaleena Mäkilä. Io però mi stupisco del suo stupore. Il sanzenate sembra dimenticare che un qualche gene marino nel sangue ce l' ha. Il nonno paterno, Francesco, classe 1888, era un siciliano di Palermo, importante porto sul Mediterraneo. Mandato in Veneto durante la Prima guerra mondiale, Francesco D' Agostino divenne bersagliere dell' Ottavo reggimento e si distinse come guastatore al fronte. L' Ottavo era di stanza nella caserma Riva di Villasanta, manco a dirlo nel rione di San Zeno, quella che Berto Barbarani cita nella sua poesia San Zen che ride: «Una tromba vissina de caserma mete un gusto de amaro a i so pensieri...». E lì fuori conobbe Angela Montresor, che abitava in piazza San Zeno e che lo sposò, dandogli nel 1925 l' unico figlio, Luigi detto Ginetto. Zeno D' Agostino ha invece una sorella, Angela, nata 18 mesi dopo di lui, che lavora in Audi per Volkswagen group. Un posto che quasi le spettava di diritto: il padre fu il primo dipendente assunto in Autogerma, l' importatrice delle auto tedesche che il fondatore Gerhard Richard Gumpert aveva trasferito da Bologna a Verona. Successivamente lavorò in Agsm fino alla pensione. Il presidente del porto di Trieste è padre di Luigi, 3 anni, e Amelia, nata lo scorso 8 gennaio. La moglie, Michela Vicenzi, è originaria di San Giovanni Lupatoto, dove il capofamiglia ha mantenuto la residenza e torna ogni fine settimana. Ma il suo cuore resta nel quartiere delle donne «che le par fate par portar Verona», lì dove si elegge il sire del carnevale veronese. «Fui il primo Papà del gnoco in miniatura, avevo 6 anni quando partecipai in maschera alla sfilata del Venerdì gnocolar. Tutti sanno che quel giorno non esisto per nessuno». **Alla fine si è spiegato il motivo per cui il principale porto italiano sia stato dato in mano a un uomo di terra, anziché di mare?** Potrei risponderle che si trattava della prosecuzione logica della precedente esperienza, quella di commissario straordinario dell' Autorità portuale di Trieste, nominato nel 2015 a seguito della decisione



Italia Oggi

Trieste

governativa di azzerare tutte le cariche in attesa della legge di riforma sui porti. In realtà mi piace pensare che abbiano prevalso le mie due anime. **Quali sarebbero?** Una è l'anima del contabile. L'ho ereditata da mia madre, Bianca Marostica, che era nata in campagna, a Badia Polesine. Lì erano le donne a governare i conti di casa, i mariti lavoravano e basta. L'altra è l'anima dell'uomo di relazioni. La debbo a mio padre. Fin da quando avevo appena 4 anni, mi ha sempre portato con sé in tutte le occasioni ufficiali legate al carnevale. Ho indelebili nella memoria incontri con il sindaco Renato Gozzi e i prefetti che via via si sono succeduti a Verona. Quante volte papà mi ha fatto recitare in pubblico San Zen che ride di Barbarani e L'Adese di Tolo da Re. Dimentica l'anima del politico. Nei suoi incarichi ha avuto come sponsor il Partito democratico. Sì e no. Era Matteo Renzi, il premier, quando fu scelto per Trieste. Ci fu un regolare bando ed ero solo uno dei 270 candidati. Non si diventa direttore generale dell'Interporto di Bologna, come lei è stato dal 2011 al 2013, senza la benedizione dell'ex Pci. Ma a Verona ho sempre dialogato anche con gli esponenti del centrodestra, dal sindaco Federico Sboarina all'assessore Daniele Polato, fino a Matteo Gasparato, presidente del Quadrante Europa. A Napoli la chiamò il governatore dem Antonio Bassolino. In realtà fu l'assessore regionale ai Trasporti, Ennio Cascetta. Cercava un teorico per costituire Logica, acronimo di Logistica in Campania, un'agenzia regionale che riuniva i porti di Napoli e Salerno e gli interporti di Nola e Marcianise, nella quale erano coinvolti anche Confindustria, Confapi e Unioncamere. Poi fui nominato segretario generale dell'Autorità portuale di Napoli durante il mandato del ministro Altero Matteoli, esponente di Alleanza nazionale. Ho trovato i partenopei molto tolleranti nei confronti di un veronese che tifa per l'Hellas. Però si dimise non appena venne eletto governatore Stefano Caldoro, esponente di Forza Italia. Alla cieca. E in 20 giorni mi fu offerto l'Interporto di Bologna. Dopodiché Gasparato mi volle come responsabile dello sviluppo del Consorzio Zai. Ma durò poco. Fino al febbraio 2015. Il fatto è che io ho bisogno di comandare, lo dico senza problemi. O gestisco le cose in prima persona o non riesco a combinare nulla di buono. Il ruolo del consiglieri non mi si addice. Anche mio padre era fatto così. Ha sempre preteso di essere eletto presidente del Comitato Bacanal del gnoco all'unanimità. Dovevano esserci 29 voti a favore e un astenuto, lui. Se dall'urna usciva anche un solo voto contrario, faceva rifare la votazione o rifiutava l'incarico. **Si ricorda quando vide per la prima volta il mare?** Ero molto piccolo. La mia famiglia andava in vacanza a Lignano Sabbiadoro. A quell'epoca non c'era nulla, solo la pensione Giovanna, dove alloggiavamo. **Perché andaste proprio a Lignano Sabbiadoro?** Mio padre aveva un rapporto storico con i giostrai veronesi, come i Casagrande e i Medini, per via del lunapark che allestivano a San Zeno durante il carnevale. D'estate si trasferivano tutti lì e lo convinsero che era una bella località. **Com'è arrivato alla logistica?** Nel 1988 fu il mio primo lavoro ai Magazzini generali, con presidente Roberto Bissoli e direttore Vittorino Beifiori. Ero impiegato, addetto alla gestione dei cereali. Anche qui, nel 1996, diedi le dimissioni dalla sera

Italia Oggi

Trieste

alla mattina. **Per quale motivo?** Per rimettermi a studiare all' Università di Padova. Da tempo avevo smesso di dare esami. Con gli 8 milioni di lire della liquidazione, mi pagai la retta nel Collegio francescano, 300.000 lire al mese in stanza doppia, laureandomi in Scienze politiche a 31 anni. Barbara Di Bernardo, docente di Economia industriale, volle essere la relatrice della mia tesi e mi offrì di diventare suo assistente. Mi ritrovai in cattedra, con 300 studenti da seguire. Oggi è arrivato in porto. E che porto: il più importante d' Italia. Devo tutto all' imperatore Carlo VI, padre di Maria Teresa d' Asburgo, duchessa di Parma e Piacenza. Nel 1719 conferì a Trieste la patente di porto franco, trasformando un borgo di pescatori in un punto strategico dell' impero austriaco. Da più di 300 anni conserva questa qualifica. **Che significa porto franco?** Che quando le merci arrivano nei 2 milioni di metri quadrati del porto, è come se non entrassero nell' Unione europea. Quindi non pagano né Iva, né dazi, né accise. Per sempre? Non esageriamo. Versano queste gabelle quando escono dal porto, e solo dopo 180 giorni. Invece a Rotterdam si sborsano entro un mese. Non esiste termine doganale: le merci possono restare nei nostri magazzini per lungo tempo. **Sempre grazie a Carlo VI?** La patente di porto franco internazionale è stata confermata dal Trattato di pace del 1947 e dal Memorandum di Londra del 1954, sottoscritto da Italia, Gran Bretagna, Stati Uniti e Jugoslavia, che restituì Trieste al nostro Paese. Il presidente dell' Autorità portuale ha la facoltà di ampliare, sospendere o creare altri punti franchi. Infatti l' anno scorso abbiamo istituito FreeEste, una zona franca di 230.000 metri quadrati fuori dal porto. **Quante navi vede in un anno?** Nel 2019 sono state 2.101, quasi 6 al giorno, con traffici per un totale di 65 milioni di tonnellate. Fra import ed export, abbiamo movimentato merci per 40 miliardi di euro. E battuto il porto di Genova. Genova fa il triplo dei container rispetto a noi. Però non porta neppure un grammo di roba oltre le Alpi. Mentre voi? Siamo il primo porto petrolifero del Mediterraneo. Il 100 per cento dei carburanti che servono alla Baviera arrivano da Trieste a Ingolstadt con l' Oleodotto Transalpino di 752 chilometri, costruito negli anni Sessanta grazie a Enrico Mattei, presidente dell' Eni. Genova poteva fare altrettanto. Quando nasci fortunato, non vai in cerca del resto. Da che nazioni partono le navi che approdano a Trieste? Da tutte. Pensi solo a quante ne arrivano con il caffè, la materia prima più simbolica: qui ne sbarca un terzo di quello tostato in Italia. Siccome all' interno del porto franco si possono insediare industrie per la trasformazione, ospitiamo persino una compagnia indonesiana, la Java biocolloid, leader nella produzione di agar-agar, sostanza gelatinosa estratta dalle alghe rosse, utilizzata nel ramo alimentare e farmaceutico. Il tonnellaggio medio delle navi? Impossibile determinarlo. Diventano sempre più grandi. Non abbiamo limiti nell' accoglierle, perché da tre secoli il pescaggio del porto vecchio di Trieste è di 13,5 metri, più che a Venezia, e quello del porto nuovo di 18 metri. Anche qui una felice intuizione degli Asburgo: mentre fino a Monfalcone i fondali sono sabbiosi, e quindi hanno bisogno di essere continuamente dragati, nell' Adriatico orientale sono rocciosi, non richiedono alcuna manutenzione. A quanta gente dà lavoro

Italia Oggi

Trieste

il porto? Più di 11.000 persone, con l'indotto. Il fatturato dell'Autorità è passato dagli 80 milioni di euro di cinque anni fa ai 120 di oggi. Ho banche e investitori che fanno la fila alla mia porta. Ma noi non abbiamo bisogno di soldi, bensì di player industriali. L'ho detto anche a un pezzo grosso all'ambasciata italiana a Pechino, il quale mi ha avvicinato per segnalarmi che poteva portarmi soggetti disposti a tirare fuori cifre a nove zeri. Che me ne faccio? Ho in casa le Generali, se mi servissero i quattrini. Il problema sono le idee. Avevo capito che dovevate diventare il punto d'arrivo della nuova Via della seta. Trieste è un nodo nevralgico della logistica a livello globale. La Cina ha la supremazia mondiale dei porti: se dice di essere interessata a te, come fai a non parlarci insieme? Gli Stati Uniti non contano nulla in questo campo, benché i container li abbiano inventati loro nel 1959. Ma già il nome Belt and Road che Xi Jinping ha fatto inserire nella Costituzione mi suona osceno. Ora i rapporti si sono raffreddati. Perché? I cinesi pretenderebbero di entrare a modo loro, dettare le regole, come è accaduto in Grecia. Ma noi non vogliamo finire come il Pireo, dove Pechino ha ordinato «fate questo, fate quello». Abbiamo già il nostro piano regolatore, che fin dal 2016 ha stabilito come sviluppare il porto, e la nostra Agenzia per il lavoro portuale. Non esiste che la Cina ci mandi qui i propri lavoratori. Lo stesso vale per i treni. Il porto di Amburgo ne muove 250 al giorno, noi 250 a settimana, eppure le autorità tedesche sono venute a studiare il nostro modello, che funziona più del loro: i tedeschi hanno 16 aziende per le manovre ferroviarie, noi una sola. Insomma, a me spetta tutelare un bene che è del Demanio, cioè dello Stato. Quindi, da 1 a 10, quante possibilità ci sono che la nuova Via della seta sfoci a Trieste? Cinque e mezzo. Abbiamo sottoscritto nel novembre scorso un accordo per due piattaforme logistico-industriali, una tra Shanghai e Nanchino, un'altra vicino a Canton, per l'export dei prodotti italiani in Cina, in particolare i vini del Nordest. O vanno avanti quelle oppure si ferma tutto. Chi sono i concorrenti europei del porto di Trieste? Il primo è Rotterdam. Ma i veri modelli sono Amburgo e soprattutto Duisburg, il più grande porto interno del mondo, che movimentata 4 milioni di container l'anno, contro i nostri 790.000, pur trovandosi a 250 chilometri dal mare. Aziende veronesi che gravitano su Trieste ve ne sono? Poche. Scelgono Genova e La Spezia, perché in prevalenza esportano negli Stati Uniti, quindi la loro rotta è dal Tirreno verso l'oceano Atlantico. Segue le vicende di Verona? In modo ossessivo. Ovunque mi trovi, credo di essere il primo al mondo a leggere Il Piccolo di Trieste alle 2 di notte e poi L'Arena, che però da qualche tempo mette online l'edizione digitale solo alle 6, un'autentica sofferenza, per me. E come vede la città? Afflitta dalla stessa sindrome di Genova. Siccome è stata troppo fortunata, preferisce riposare sugli allori, anziché progettare il proprio futuro. Se lei fosse il sindaco, quale obiettivo immediato si darebbe? L'accessibilità. Prenda la Transpolesana. Finisce alle porte di Verona con quell'assurdo curvone che dirotta il traffico dal Rodigino e dalla Bassa sulla viabilità di Borgo Roma. Eppure basta guardare una carta topografica per accorgersi che ci vorrebbe poco per congiungerla senza ostacoli con il Basso Acquar: è tutta campagna. Esclude di dedicarsi alla politica in futuro? Sì. Oddio, se mi venisse offerto un ministero tecnico, potrei pensarci. Ma la politica pura non m'interessa. Troppi compromessi, per come sono fatto io. Quando a giugno l'Autorità nazionale anticorruzione ha annullato per un cavillo la mia nomina a presidente, decisione poi cassata dal Tar del Lazio, e i portuali sono andati a protestare in piazza Unità d'Italia con 5.000 cittadini, gli amici mi hanno scritto: «Non vedi quanto sei benvoluto? Perché non ti candidi?». Ho risposto: dimenticate che sono benvoluto proprio perché non faccio politica. Da chi ha imparato di più nella vita? Da mio padre. Mi bastava guardarlo. L'Arena © Riproduzione riservata.

Il Piccolo

Trieste

dalle generali a confindustria

L'applauso del mondo economico «Lo sviluppo passa per la scienza»

Galateri: «Nuove prospettive da perseguire con forza». Agrusti: «Trieste in mostra davanti all'Europa»

Diego D'Amelio / trieste Il mondo economico guarda al futuro di Trieste con ottimismo dopo che Esf 2020 ha fatto assaporare in città la possibilità di proiettarsi verso prospettive di sviluppo basate sull'interazione fra ricerca e impresa. Per il presidente di Generali Gabriele Galateri di Genova, «Esof si è concluso evidenziando il ruolo ineludibile della scienza e della ricerca nelle politiche di sviluppo del Paese e per una società internazionale sana, resiliente, sostenibile, chiamata a vincere sfide collettive. Un messaggio forte anche per il futuro di Trieste. Si è parlato di diplomazia scientifica. La città si pone come interlocutrice naturale in virtù della sua storia, del suo essere già un primario polo di ricerca con una concentrazione di ricercatori tra le più importanti d'Europa. Le istituzioni, pubbliche e private, hanno concorso alla realizzazione di questo importante evento e ora, anche grazie al grande successo di questa iniziativa, si aprono nuove prospettive che vanno perseguite con forza e con l'impegno di tutti». Il presidente di Confindustria Alto Adriatico Michelangelo Agrusti sottolinea l'opportunità di aver «messo Trieste davanti all'Italia e all'Europa come protagonista di una possibile

rinascita economica fondata sulla competenza e sulla scienza, soprattutto se la scienza si ingaggia sulla sostenibilità del sistema industriale, come prevede il Recovery Fund. Molti hanno scoperto la ricchezza di istituzioni scientifiche di questo territorio, che hanno imparato a dialogare fra loro e che vogliono contaminarsi con l'impresa: sarà un fattore di sviluppo nel momento in cui valorizzeremo il capitale umano attraverso scuole, istituti tecnici superiori, università e dottorati». Secondo Agrusti, «l'altro lascito è il bellissimo centro congressi, che sarà il centro congressi del Friuli Venezia Giulia e dovrà attirare quel turismo congressuale che si radicherà dopo l'ossessione del virus. In Porto vecchio ci sono finalmente idee chiare: deve essere un luogo vitale per la città e per la regione». «Esof è stato utile - ragiona il presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino - perché ha dato il messaggio che il Porto vecchio può diventare il luogo dell'innovazione e soprattutto il luogo di incontro fra innovazione e realtà reale, andando a incidere sullo sviluppo economico e sociale della città. Per riuscirci serve un luogo fisico di convergenza e il Porto vecchio può esserlo». D'Agostino si sofferma poi sul richiamo alla necessità di ottenere l'extradoganalità del porto franco, sostenuta con forza dal ministro Stefano Patuanelli all'inizio del suo intervento: «Ogni volta che il ministro è venuto a Trieste, ha portato avanti questo tema. Lo ha fatto anche in Esof: il tema vero è che ieri ha parlato davanti a uno spettatore di eccezione come il primo ministro e credo che il messaggio sia arrivato». Giudizio positivo anche da Fincantieri, per la quale «Esof è stata un'opportunità di confronto e un'occasione per promuovere il proprio impegno in ambiti su cui lavora da tempo, come decarbonizzazione e sostenibilità. L'evento, oltre a contribuire a rafforzare i già solidi legami della società con università ed enti di ricerca, sarà foriero per lo sviluppo di ulteriori contatti attivati con chi ha partecipato ai lavori in presenza o da remoto». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cercasi gioco di squadra

MARCO CASALE

«Una modifica normativa importante che eviterà il ripetersi di casi simili a quello che ha coinvolto l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e che ha portato al lungo braccio di ferro con il Comitato di Gestione e alla nomina di Commissario dell' ex presidente **Pino Musolino**». Raggiunto da Port News, il sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roberto Traversi, commenta così l' emendamento al Dl Semplificazioni che ha spezzato l' automatismo tra la revoca dei vertici delle AdSP e la mancata approvazione del bilancio consuntivo entro i termini previsti dalla legge. «In sostanza - continua l' esponente del movimento Cinque Stelle - le nuove norme rafforzano la separazione fra politica e amministrazione dando, sì, maggiore autonomia al presidente ma legandola a un rigoroso controllo del raggiungimento degli obiettivi delle eventuali omissioni o delle eventuali gravi irregolarità, recependo così gli insegnamenti della Corte Costituzionale sullo spoil system ». Per il sottosegretario ai Trasporti si tratta insomma di un passo in avanti importante per ridare centralità al ruolo amministrativo delle Autorità e garantirgli libertà di azione rispetto a possibili condizionamenti politici legati troppe volte a interessi locali: «Diciamo che sulla vicenda dell' Adsp di Venezia e Chioggia qualcuno ha provato a strappare, ma il Parlamento e il Governo hanno immediatamente ristabilito una situazione di correttezza». Il politico grillino non si sofferma però soltanto sulle questioni locali ma fa il punto della situazione sulle sfide che la portualità dovrà affrontare nel prossimo futuro. «Il Governo - dice - ha ben chiara l' importanza che il settore dei trasporti e della logistica riveste per l' economia italiana, un ruolo che si è dimostrato fondamentale anche nei mesi del lockdown per la tenuta sociale prima ancora che industriale del Paese». Traversi ricorda che la crisi causata dalla pandemia ha colpito tutti e il sistema portuale non ha fatto eccezione. «Per questo, per rilanciarlo e confermarne l' importanza come fattore di sviluppo per l' economia di tutto il Paese, il Governo ha deciso di mettere in campo una visione di sviluppo a lungo termine basata sul miglioramento infrastrutturale, sull' innovazione tecnologica e la sostenibilità ambientale». Sotto tale punto di vista, le risorse del Recovery Fund dovranno servire a sostenere progetti che vanno esattamente in questa direzione «ma perché non si rischi di vanificare l' opportunità disperdendo quanto messo a disposizione in centinaia di progetti slegati occorrerà ragionare in un' ottica di coordinamento nazionale basata su una idea di Sistema Paese». L' esponente di Governo sottolinea che un' attenzione particolare sarà rivolta a colmare il gap esistente fra Nord e Sud in termini di infrastrutture, logistica e servizi per le aree portuali. «Bisognerà fare di tutto per impedire che le attuali differenze di efficienza economica tra le due aree del Paese aumentino ulteriormente a causa della crisi innescata dal Covid». A proposito di Covid, a Traversi preme rivendicare il buon lavoro svolto sin' ora dal Governo in un momento di estrema instabilità: «Abbiamo vissuto e stiamo a tutt' ora vivendo mesi che nessuno avrebbe mai potuto immaginare, contraddistinti da un evento sanitario drammatico che ha ridisegnato tutte le nostre abitudini di vita, costringendoci a fare i conti con una crisi economica senza pari dal Dopoguerra. Logico allora che la quasi totalità degli sforzi si sia concentrata per frenare il diffondersi della pandemia e mitigare gli effetti della crisi». Sul tema dei porti le misure adottate dal Governo hanno dovuto necessariamente tener conto, nei vari interventi normativi, delle priorità di un

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo



settore per sua natura complesso: «È stato fatto molto e un segnale importante è stato già dato con il decreto 'Investimenti Autorità di Sistema Portuale', che destina 906 milioni di euro per la realizzazione di 23 interventi strutturali e immediatamente cantierabili a sostegno della funzionalità e dello sviluppo dei terminal italiani».



Port News

Venezia

Ovviamente, c'è ancora tanto altro da fare «ma già con l'assegnazione delle risorse del Recovery Fund potremo sostenere progetti che rendano i porti italiani più moderni, efficienti, ambientalmente sostenibili e meglio collegati alla rete viaria e ferroviaria in un'ottica di piena intermodalità». Quest'anno termina peraltro il primo quadriennio della riforma portuale avviata nel 2016 con il dlgs n.169: «Il 2020 avrebbe potuto rappresentare l'occasione per fare una prima verifica degli effetti della riforma del settore in un arco temporale significativo. Purtroppo, la crisi da Covid ha drammaticamente falsato i risultati del periodo» afferma Traversi, sottolineando come in attesa di un ritorno alla normalità il MIT stia provvedendo a riunire velocemente tutti i soggetti interessati per definire i punti su cui intervenire in via prioritaria. L'obiettivo è quello di «spingere al massimo l'innovazione tecnologica, la sostenibilità ambientale, il coordinamento e l'armonizzazione, a livello nazionale, dei grandi investimenti infrastrutturali e delle strategie di attuazione delle politiche riferite alle concessioni demaniali». A questo proposito, Traversi afferma che la volontà del Ministero è quella di «dare maggiore impulso al proprio ruolo di coordinamento dell'azione dei presidenti delle Autorità di Sistema attraverso la conferenza nazionale prevista dalla legge». Per il sottosegretario ai Trasporti la visione progettuale generale sul settore dei porti deve essere ispirata esattamente a quello che è stato lo spirito fondante della riforma Delrio, ossia al concetto di Sistema: «La nostra ambizione di fare un passo in più si basa sulla volontà di passare da quella che è la concezione attuale, limitata alla collaborazione e unione amministrativa fra porti confinanti, ad un ambito più esteso con aree geografiche in cui le Autorità di Sistema presenti collaborino tra loro per porre in essere le migliori politiche di rilancio e di successivo sviluppo del territorio e, conseguentemente, di tutto il Paese». Infine, un ultimo cenno al tema delicato del lavoro portuale che - ammette - richiede un confronto tra le parti coinvolte e un lavoro importante di ascolto: «Purtroppo le condizioni causate dall'emergenza Covid non ci hanno ancora permesso di iniziare un lavoro che è comunque nella nostra agenda e che contiamo di intraprendere il più presto possibile». Traversi afferma che la priorità per l'immediato è quella di definire norme che regolino in maniera chiara e univoca modalità di lavoro, standard di sicurezza e figure certe che abbiano in capo le responsabilità di vigilanza: «Di sicuro è nostra intenzione inserire un primo intervento nei decreti interministeriali attraverso i quali saranno riordinate le norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro dei settori marittimo, portuale e ferroviario. Quello delle operazioni portuali è un tema che pur non direttamente legato alla sicurezza sul lavoro ha comunque un grande impatto su di essa».

Genova Today

Genova, Voltri

Crociere, ripartita anche Costa: il 19 settembre da Genova salpa la Diadema

Dopo Msc, anche la compagnia genovese ha ripreso il mare. La prima crociera è partita domenica 6 settembre da Trieste, tra due settimane tocca al capoluogo ligure

La prima a partire è stata la Deliziosa, da Trieste, per una crociera di sette giorni che farà scalo solo in porti italiani, trasportando viaggiatori solo italiani. La seconda sarà la Diadema, che salperà da **Genova** per fare rotta, anche in questo caso, solo in porti italiani e con ospiti residenti in Italia. Costa Crociere è la seconda compagnia in Italia a tornare a navigare dopo il lungo lockdown da coronavirus, e l'ha fatto tre settimane dopo rispetto a Msc. La compagnia del comignolo giallo ha ripensato interamente le modalità di accesso alle navi, lo sbarco e le escursioni, prevedendo un rigido protocollo per limitare il contagio. La Diadema, in partenza da **Genova** il 19 settembre, farà scalo a Civitavecchia/Roma, Napoli, Palermo, Cagliari e La Spezia. Da ottobre tornerà operativa anche l'ammiraglia Costa Smeralda, seguita a dicembre da Costa Firenze, nuova nave della compagnia in costruzione presso lo stabilimento Fincantieri di Marghera. Le prime tre crociere di settembre sono riservate, però, solo a ospiti italiani, per evitare i problemi sperimentati durante il lockdown, quando le navi da crociera con a bordo ospiti provenienti da ogni parte del mondo sono state costrette non solo a trovare porti disponibili all'attracco, ma anche a organizzare complesse operazioni di sbarco e rientro nei paesi di appartenenza dei passeggeri. Il Costa Safety Protocol, sviluppato dalla compagnia con un panel di esperti scientifici, ricalca le disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee. All'arrivo ai terminal, che avviene in fasce orarie differenziate grazie al check-in online, ogni ospite è sottoposto al controllo della temperatura corporea, alla verifica del questionario sanitario e a un test con tampone antigenico. Solo dopo aver completato queste verifiche, con l'esito del test, l'ospite viene considerato idoneo a imbarcare. Nell'eventualità di casi sospetti è possibile effettuare un test con tampone molecolare. Prima dell'imbarco anche l'equipaggio è sottoposto a test con tampone molecolare in momenti diversi, e osserva un periodo di quarantena di 14 giorni. Il test sull'equipaggio viene ripetuto una volta al mese. Per quanto riguarda le escursioni, le destinazioni comprese nell'itinerario (di Costa Deliziosa, inizialmente, ma l'iter sarà allargato alle altre crociere) potranno essere visitate esclusivamente con escursioni protette organizzate dalla compagnia in gruppi ristretti di persone, con controllo della temperatura prima di uscire e di rientrare a bordo, e utilizzo di mezzi igienizzati. A bordo delle navi il distanziamento viene garantito riducendo il numero di passeggeri a bordo, e per alcune aree, come spa, piscine, miniclub per bambini sono previsti ingressi scaglionati con un numero limitato di persone alla volta. Gli spettacoli vengono inoltre ripetuti più volte per gruppi ristretti di persone, i ristoranti offrono solo il servizio al tavolo, e la capacità delle sedute nei teatri, show lounge, bar e ristoranti è stata rivista per tenere conto del distanziamento fisico. Sono state poi intensificate le attività di sanificazione e igienizzazione di tutti gli ambienti di bordo, comprese le cabine, e sono stati potenziati i servizi medici. Ulteriori misure a garanzia della sicurezza sono l'utilizzo della mascherina quando necessario, gli erogatori con gel igienizzante per le mani e la misurazione della temperatura corporea garantita in qualsiasi momento tramite dispositivi elettronici self-service presenti a bordo. «È un grande piacere poter dare nuovamente il benvenuto a bordo ai nostri ospiti dopo oltre cinque mesi di pausa e siamo felici di ripartire proprio dall'Italia. Siamo l'unica compagnia di crociera battente bandiera italiana, e quindi la nostra scelta di ripartire con itinerari esclusivamente italiani per ospiti italiani ha un significato



ancora più profondo per noi, che crediamo e investiamo in questo Paese da oltre 70 anni - ha detto Michael Thamm, Group Ceo Costa Group e Carnival Asia - Nelle ultime settimane abbiamo



Genova Today

Genova, Voltri

lavorato insieme alle autorità per l' implementazione delle nuove procedure sanitarie che consentiranno agli ospiti di godere appieno della loro esperienza di crociera nel rispetto della massima sicurezza. Nel frattempo, stiamo continuando a tenere monitorata la situazione per una ripartenza progressiva da ottobre di altre navi, con una estensione degli itinerari anche agli ospiti dei mercati europei in cui operiamo». La Costa Deliziosa, partita da Trieste domenica, è stata una delle ultime navi che a fine aprile il porto di Genova ha accolto durante il lockdown per consentire lo sbarco dei passeggeri. Era l' ultima nave da crociera partita per un giro del mondo ancora in mare, mentre la Diadema, respinta dalla Spezia, lo scorso 30 marzo aveva raggiunto il porto di Piombino.

Covid, Pastorino (Linea Condivisa): "Nei porti liguri niente tamponi, incomprensibile"

"Una scelta incomprensibile, considerato che quello di Genova è uno fra i porti più grandi e trafficati del Mediterraneo"

Genova. 'La situazione del covid in Liguria non è incoraggiante: purtroppo in questi giorni si registra un nuovo aumento dei contagi, ma anche dei casi in terapia intensiva. Numeri non paragonabili a quelli della prima ondata, ma che comunque dovrebbero indurre alla massima attenzione, viste anche le considerazioni, piuttosto preoccupanti, della comunità scientifica. Ci chiediamo allora perché la Liguria sia così reticente e riluttante sulla politica dei tamponi'. Lo dichiara il capogruppo di Linea Condivisa Gianni Pastorino, vicepresidente della commissione regionale sanità e candidato alle prossime elezioni regionali liguri. 'Ad esempio: in molti porti italiani con collegamenti da e per le isole, le autorità di sistema propongono in accordo con le compagnie navigazione il tampone gratuito ai passeggeri in arrivo. Una misura davvero utile per contenere la diffusione del virus. Eppure sembra che in Liguria ciò non avvenga' spiega Pastorino - 'Se così fosse, si tratterebbe di una scelta incomprensibile, considerato che quello di Genova è uno fra i porti più grandi e trafficati del mediterraneo. Una misura sanitaria che con minimo disagio riuscirebbe a fornire indicazioni importanti, non solo per la Liguria, ma anche per le regioni o i Paesi di provenienza. Ma la politica di Toti, in un ostinato processo di rimozione del problema, sembra non voglia fare i conti con queste esigenze', conclude Toti.



MenteLocale Genova

Genova, Voltri

Crociate, camalli, gru ad acqua: il Porto di Genova, tour guidato serale

Genova - Appuntamento con **Genova** Cultura e il tour guidato serale Crociale, Camalli, gru ad acqua: il **porto** di **Genova**. L' itinerario, condotto da guida abilitata, ha la durata di un' ora e mezza circa ed in programma mercoledì 9 settembre 2020, alle ore 21 (per info e prenotazione obbligatoria : e-mail **Genova** Cultura ; 010 3014333 - 392 1152682). Il **Porto** di **Genova**, inizialmente solo un' insenatura naturale, comincia ad essere attivo fin dal V secolo A.C. La storia del **Porto** Antico, denominato Mandraccio è la storia di un approdo che ha seguito il corso delle innovazioni nella struttura delle navi e nei modi di imbarco e sbarco delle merci. **Genova** - Già al centro dei traffici nell' antichità e nel corso del Medioevo, dopo l' anno Mille sorsero i primi pontili in legname. Dal 1099 al 1815 **Genova** mantenne con diversi gradi la sua sovranità e fu una vera capitale europea , creando in tutto il Mediterraneo una rete di punti di appoggio commerciali e navali (i cosiddetti "fondaci") che costellavano tutte le sponde dei mari fino al Mar Nero. **Genova** - Tra il XIV ed il XVI secolo , i facchini - chiamati a **Genova** camalli dal turco hamal (portatore) - non si limitano al semplice trasferimento delle merci nei magazzini portuali, ma ne seguono gli spostamenti in un' area molto più vasta, arrivando a rifornire, oltre ai dettaglianti cittadini, anche i luoghi di partenza delle carovane da soma dirette oltre gli Appennini . Elemento caratteristico dell' abbigliamento dei camalli era lo scossalin (grembiule) legato in vita di tela blu, il famoso tessuto universalmente conosciuto come Blu di **Genova** , progenitore dei moderni jeans . I "ligaballe" erano specializzati nella confezione e nella riparazione delle merci in colli. Tra il 1874 e l' inizio del XX Secolo **Genova** vive un nuovo periodo di sviluppo marittimo con la costruzione del nuovo **porto** che verrà ampliato notevolmente anche nel 1919 e nel 1945. Negli ultimi decenni i traffici portuali si sono spostati sempre di più verso il Ponente cittadino e la vecchia area - il **Porto** Antico - ha trovato il proprio nuovo utilizzo partendo dalla ristrutturazione del 1992. Questo evento è stato aggiornato con nuove informazioni il 07/09/2020 alle ore 15:50. Potrebbe interessarti anche: Musei gratis a **Genova** la domenica per i residenti nel 2020: ecco quali, fino al 27 dicembre 2020 , Casella Express, fino al 25 settembre 2020 , Corsi di escursionismo 2020 del Cai Bolzaneto: base, avanzato e sulla neve, fino al 31 dicembre 2020 , Aperitivi in battello 2020, fino al 20 settembre 2020 Scopri cosa fare oggi a **Genova** consultando la nostra agenda eventi. Hai programmi per il fine settimana? Scopri gli eventi del weekend a **Genova** .

The screenshot shows the MenteLocale Genova website interface. At the top, there's a navigation bar with the logo and search options. Below that, a banner for 'SUPER' is visible. The main content area features the event title 'Crociate, camalli, gru ad acqua: il Porto di Genova, tour guidato serale' with a date of 'Mercoledì 9 settembre 2020' and time 'Ore 21:00'. There's a small image of a harbor scene. To the right, a 'STAGIONE GOG AUTUNNO 2020' section lists dates from '28 settembre' to '14 dicembre'. Below the event title, there's a 'Calendario' section and a list of categories including 'Cultura e Arte', 'Teatro e Spettacoli', 'Sport e Tempo Libero', etc. A sidebar on the right contains navigation links like 'Cerca', 'Membri e Club', and 'Cerca'.

Patto per lo sviluppo siglato a Genova

Redazione

GENOVA Il Patto per il lavoro e lo sviluppo di Genova è stato siglato questa mattina nella Sala di Rappresentanza di Palazzo Tursi dal sindaco e dai segretari generali di Cgil Cisl Uil Genova. Le emergenze che la città sta affrontando, dal crollo del ponte Morandi alla diffusione del Covid 19, hanno causato gravi conseguenze sociali ed economiche. Da qui la necessità di un percorso comune che definisca strumenti e risorse per consentire alla città di riprendere a crescere. Superate le criticità con cui Genova ha dovuto convivere per quasi due anni dopo la tragedia di ponte Morandi, ora la città ha l'opportunità di riprendere quel percorso di crescita che era iniziato nel 2017 ha detto il sindaco di Genova. Sono tanti i temi sui quali abbiamo lavorato e lavoreremo con i sindacati per poter portare risultati tangibili al territorio creando occupazione, migliorando la qualità della vita dei genovesi e attuando tutte le condizioni perché il numero degli abitanti della nostra area metropolitana possa tornare a salire. Le sfide imminenti, oltre al tanto atteso avvio dei lavori per la Gronda autostradale e ai cantieri in atto di Nodo ferroviario di Genova e Terzo Valico, saranno quelle per il Ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente e per lo sviluppo dei quattro assi di forza del Trasporto pubblico locale. Tutto quello che è contenuto in questo protocollo dimostra la grande dinamicità della nostra città. Lavoriamo uniti e avremo un futuro già scritto: Genova capitale del Mediterraneo. Siamo lieti di aver portato a termine questa trattativa con la Cgil, la Cisl e la Uil sostiene l'assessore al personale e alle relazioni sindacali Giorgio Viale. Tra le priorità individuate nel Patto, la messa in sicurezza del territorio e gli interventi a sostegno del patrimonio industriale a partire da una mappatura delle vecchie aree dismesse dalle quali si possano ricavare poli già dotati di infrastrutture. Rispetto a queste ultime, un capitolo specifico è dedicato al porto e alla sua catena logistica. Se non vogliamo che il nostro porto sia vittima di isolamento, occorre avere tempi certi per la realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie: terzo valico, nodo ferroviario, Gronda, nuova diga foranea, nodo di San Benigno e ovviamente l'elettrificazione delle banchine, hanno sottolineato i segretari generali che hanno rilanciato la richiesta di istituzione della Zona Economica Speciale, uno strumento per competere con i porti Europei creando i presupposti per un significativo e fondamentale aumento dei traffici. Un'altra opportunità da cogliere viene individuata in ANSFISA, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle strutture stradali ed autostradali e del competence centre START 4.0. L'agenzia, oltre a rappresentare un valore aggiunto per la città, permetterebbe di portare a Genova 250 nuovi posti di lavoro qualificati, mentre per START 4.0, il progetto dedicato a sicurezza e ottimizzazione delle infrastrutture strategiche, sono state messe a disposizione risorse per 11,5 milioni di euro in tre anni. Altri 5 milioni di euro, previsti dal protocollo dello scorso 28 Luglio tra Regione Liguria, Cgil, Cisl, Uil e Confindustria sono destinati alla città ed in particolare alla Val Polcevera e dovranno essere finalizzati all'insediamento di nuove attività e alla creazione di nuova occupazione stabile e qualificata. Il Patto riprende le questioni industriali, dal ribaltamento a mare di Fincantieri, alla situazione di stallo su Ilva e Piaggio, solo per citare le principali, alle quali si affiancano tutti i settori produttivi: costruzioni, turismo, commercio, sicurezza sul lavoro e mobilità cittadina. Per questi capitoli il Patto prevede la possibilità di favorire le locazioni di locali commerciali sfitti attraverso una tassazione agevolata, destinare



almeno il 10 per cento delle risorse derivanti dalla tassa di soggiorno per sostenere le realtà turistiche che investono in nuova occupazione o in percorsi di stabilizzazione, l'implementazione di nuovi e positivi modelli di smart-working, da non confondersi



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

con il telelavoro diffusosi nel lock down, per arrivare al miglior utilizzo dei centri per l'incontro tra domanda e offerta di lavoro: sono tutti temi definiti compiutamente nel Patto e che saranno oggetto di prossimi confronti specifici tra amministrazione comunale e Cgil-Cisl-Uil.

Piloti del porto di Genova, i giudici "congelano" il concorsone

Piloti del porto di Genova, i giudici "congelano" il concorsone 07 Settembre 2020 - Redazione Genova - Il Tar della Liguria ha congelato il 'concorso' per la qualifica di pilota del porto di Genova. Lo scrive oggi Il Secolo XIX. La decisione è una conseguenza del ricorso presentato da alcuni partecipanti. Intervistato dal quotidiano genovese, il numero uno del Corpo dei piloti, Danilo Fabricatore Irace, ha lanciato un pesante allarme. 'Siamo allo stremo - ha detto -, sono tre anni che facciamo fatica pure a fare le ferie. Senza nuove assunzioni la vedo davvero nera, non so come faremo a coprire tutti i servizi che forniamo alle navi, si rischia il blocco. In organico dovremmo essere in 25 e invece siamo 18'. Secondo il Secolo XIX, i giudici avrebbero ravvisato che nei test preselettivi affrontati dai 108 candidati non sarebbe stato garantito l'anonimato. Non solo: il metodo di correzione degli elaborati prefigurerebbe una 'teorica possibilità di alterazione dei compiti'. 'Abbiamo fatto scrivere sul foglio il nome e cognome ai candidati - ha spiegato Irace - e questo non è stato giudicato corretto perché avremmo dovuto associare un codice a barre a ogni persona. Poi abbiamo fatto subito la correzione dei test e questo non andava bene: ma il vero problema è che ci viene chiesto di rispettare regole che valgono nei concorsi pubblici, con mille norme e attenzioni da seguire, quando invece siamo una realtà privata, una vera e propria azienda. Ci abbiamo messo tre anni per fare queste due assunzioni e ora rischiamo che tutto venga bloccato per mesi oppure che il concorso venga addirittura annullato con il rischio di dovere fare tutto da capo'.

Informativa
 Non è alcun partito allestito all'azione locale e di sostegno verso come specificato nella pagina politica. Per informazioni sul sito di cui si parla in questa informativa, prego di cliccare su questo link, interagendo con un link e un pulsante di cui si parla in questa informativa o contattando a pagina in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Piloti del porto di Genova, i giudici "congelano" il concorsone

07 SETTEMBRE 2020 - Genova

Genova - Il Tar della Liguria ha congelato il "concorso" per la qualifica di pilota del porto di Genova. Lo scrive oggi **Il Secolo XIX**. La decisione è una conseguenza del ricorso presentato da alcuni partecipanti. Intervistato dal quotidiano genovese, il numero uno del Corpo dei piloti, **Danilo Fabricatore Irace**, ha lanciato un pesante allarme. "Siamo allo stremo - ha detto -, sono tre anni che facciamo fatica pure a fare le ferie. Senza nuove assunzioni la vedo davvero nera, non so come faremo a coprire tutti i servizi che forniamo alle navi, si rischia il blocco. In organico dovremmo essere in 25 e invece siamo 18".

Secondo **Il Secolo XIX**, i giudici avrebbero ravvisato che nei test preselettivi affrontati dai 108 candidati non sarebbe stato garantito l'anonimato. Non solo: il metodo di correzione degli elaborati prefigurerebbe una "teorica possibilità di alterazione dei compiti". "Abbiamo fatto scrivere sul foglio il nome e cognome ai candidati - ha spiegato Irace - e questo non è stato giudicato corretto perché avremmo dovuto associare un codice a barre a ogni persona. Poi abbiamo fatto subito la correzione dei test e questo non andava bene".

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

MI ISCRIVO

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Tornano le crociere, arriva Costa Diadema

Tornano le crociere alla Spezia. Il primo scalo il 25 settembre, con la tappa di Costa Diadema che riprende il mare il 19 da Genova. L'itinerario toccherà anche Roma, Napoli, Palermo e Cagliari. E per ora sarà un viaggio unico, in attesa di una vera ripartenza. Il 21 dicembre toccherà poi a Costa Firenze, che scalerà ogni lunedì d'inverno nel Golfo dei Poeti, inserendosi come novità del calendario 2021 che in quanto a navi risulta sostanzialmente invariato. Intensificati i controlli, con un protocollo sanitario che prevede tamponi agli imbarchi. La Spezia sarà però non **porto** di imbarco ma di transito. I crocieristi potranno scendere a terra solo partecipando a tour predisposti dalla compagnia, in bus o a piedi. Al terminal, dove sono rafforzate le misure anticontagio, non saranno quindi presenti i desk degli operatori turistici. Vietate le visite a bordo. L. IV.

Restyling Falcomatà, da ospedale militare a campus di eccellenza
Prospetto a fune dell'edificio legislativo di via Garibaldi. In alto: il nuovo edificio di via Garibaldi. In basso: il nuovo edificio di via Garibaldi.

Ceparna, Santo Stefano, ok del Ministero alla gara per il ponte
Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Infante, ha autorizzato la gara per la costruzione del ponte di Ceparna, Santo Stefano, in provincia di Genova.

Ecco Europa Verde-Demos La lista appoggerà Sansa
La lista elettorale Europa Verde-Demos, guidata da Sansa, ha ottenuto il sostegno di diverse forze politiche e movimenti.

Tornano le crociere, arriva Costa Diadema
Le crociere riprendono a scendere in Spezia con l'arrivo della Costa Diadema il 25 settembre.

Uno nuovo incarico in Art per la Roncallo

Redazione

ROMA A pochi mesi dalla scadenza della sua nomina a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, Carla Roncallo, unica donna a capo di una **AdSp**, sembra avere già la strada pronta per il futuro. Questo è quanto si evince dalla nomina giunta a termine del Consiglio dei Ministri riunito a fine settimana che ha fatto il suo nome, su proposta del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli, insieme a quello di Francesco Parola come componenti del gruppo che sarebbe guidato dal presidente Nicola Zaccheo ai vertici dell'Autorità di regolazione dei trasporti. La Roncallo, architetto che si è da sempre occupata di trasporti, è alla guida dell'Autorità che riunisce i porti di La Spezia e Marina di Carrara dal 2016, ha portato avanti il suo lavoro tra settore crociere e container e nella nostra intervista di Maggio si diceva ottimista sul futuro dei porti dopo il Covid.



Porti: spedizionieri, bene Spezia zona logistica semplificata

'Rilevante approvazione emendamento, riconosce ruolo strategico'

(ANSA) - LA SPEZIA, 07 SET - "Il raggiungimento dell' obiettivo di istituire alla Spezia una Zona Logistica Semplificata completa il percorso innovativo avviato dalla nostra comunità portuale, con una velocizzazione delle attività logistiche sulle merci in import ed export". L' associazione degli spedizionieri del porto della Spezia, attraverso il presidente Andrea Fontana, esprime soddisfazione per l' approvazione della ZIs. "L' approvazione dell' emendamento al Senato rappresenta un fatto rilevante e l' associazione spedizionieri rileva, come una Zona Logistica Semplificata per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, rappresenta il riconoscimento di un ruolo strategico nazionale". L' istituzione della ZIs faciliterà inoltre "l' attrazione di investimenti verso il nostro territorio da parte delle aziende del Nord Italia, in particolare sulla direttrice della ferrovia Pontremolese rafforzandone la strategicità. Auspicando in ciò che il completamento dell' opera rientri tra le priorità del Paese". (ANSA).



Citta della Spezia

La Spezia

"Con il via alla Zona logistica semplificata il porto diventa attrattivo per nuovi investimenti"

Parla Andrea Fontana presidente dell' associazione degli spedizionieri del porto della Spezia sull' istituzione della Zona Logistica semplificata e sugli effettivi attrattivi sul territorio dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara.

La Spezia - "Il raggiungimento dell' obiettivo di istituire alla Spezia e aree limitrofe una Zona Logistica Semplificata completa il percorso fortemente innovativo avviato da tempo dalla nostra comunità portuale per giungere al top dello snellimento delle procedure con grande beneficio dell' efficienza e delle velocizzazione ulteriore delle attività logistiche sulle merci in import ed export". E' quanto si legge in una nota di Andrea Fontana presidente dell' associazione degli spedizionieri del porto della Spezia sull' istituzione della Zona Logistica semplificata e sugli effettivi attrattivi sul territorio dei Porti della Spezia e di Marina di Carrara che esprime la sua soddisfazione per questo risultato nel momento in cui anche il Centro unico di Santo Stefano Magra ha iniziato a funzionare con le performance attese. "L' approvazione dell' emendamento al Senato rappresenta un fatto rilevante - si legge - e l' Associazione spedizionieri rileva, come una Zona Logistica Semplificata per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, rappresenta il riconoscimento del ruolo strategico nazionale che premia la spinta fortemente innovativa impressa dall' **ADSP** del mar ligure orientale, dagli operatori e dalle

professioni portuali. L' associazione richiama inoltre l' attenzione di tutti sul fatto che, trattandosi di beneficiare di una zona speciale a burocrazia zero, la ZIs avrà evidenti ricadute sia per l' ulteriore snellimento del transito in import ed export sia facilitando l' attrazione di investimenti verso il nostro territorio da parte delle aziende del Nord Italia, in particolare sulla direttrice della ferrovia Pontremolese rafforzandone la strategicità. Auspicando in ciò che il completamento dell' opera rientri tra le priorità del Paese". "Le nuove imprese e le già esistenti che operano e che opereranno nella ZIs - prosegue la nota -, potranno godere infatti di procedure semplificate come la riduzione dei procedimenti amministrativi, l' applicazione del silenzio assenso e l' istituzione di aree doganali intercluse per operare in regime di sospensione Iva. A questi vantaggi va aggiunto che il nostro territorio potrà giocare, in prospettiva, anche un' importante partita nella fase di revisione della Carta italiana degli aiuti a finalità regionale, per il fatto stesso di essere inseriti tra le ZIs, per le quali è previsto il credito d' imposta per gli investimenti, aprendo con ciò un filone di ulteriori possibilità produttive e occupazionali per La Spezia". "E' per questi motivi che l' Associazione spedizionieri - conclude la nota -, oltre a rinnovare la sua soddisfazione per il nuovo significativo traguardo, plaude al lavoro svolto nelle commissioni parlamentari dai rappresentanti locali per l' attenzione ad una realtà portuale di eccellenza come quella spezzina che anche nel periodo più acuto dell' emergenza ha svolto appieno il suo ruolo". Lunedì 7 settembre 2020 alle 21:30:13 Redazione.



Plauso degli spedizionieri spezzini per l' ok alla ZLS per i porti della Spezia e di Marina di Carrara

Il porto diventa attrattivo di nuovi investimenti per tutto il territorio L' Associazione degli spedizionieri del porto della Spezia, rivolgendo un plauso per il lavoro svolto nelle commissioni parlamentari dai rappresentanti locali, ha espresso soddisfazione per l' approvazione in Senato dell' emendamento per l' istituzione di una Zona Logistica Semplificata per i porti della Spezia e di Marina di Carrara. Il via libera - ha evidenziato il presidente dell' associazione, Andrea Fontana - «rappresenta il riconoscimento del ruolo strategico nazionale che premia la spinta fortemente innovativa impressa dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, dagli operatori e dalle professioni portuali». «Il raggiungimento dell' obiettivo di istituire alla Spezia e aree limitrofe una Zona Logistica Semplificata - ha aggiunto - completa il percorso fortemente innovativo avviato da tempo dalla nostra comunità **portuale** per giungere al top dello snellimento delle procedure con grande beneficio dell' efficienza e delle velocizzazione ulteriore delle attività logistiche sulle merci in import ed export». L' associazione degli spedizionieri ha sottolineato inoltre che, trattandosi di una zona speciale a burocrazia zero, la ZLS avrà evidenti ricadute sia per l' ulteriore snellimento del transito in import ed export sia facilitando l' attrazione di investimenti verso il territorio da parte delle aziende del Nord Italia, in particolare sulla direttrice della ferrovia Pontremolese rafforzandone la strategicità, opera rispetto alla quale l' associazione ha espresso l' auspicio che il suo completamento rientri tra le priorità del Paese. «Le nuove imprese e le già esistenti che operano e che opereranno nella ZLS - ha spiegato Fontana - potranno godere infatti di procedure semplificate come la riduzione dei procedimenti amministrativi, l' applicazione del silenzio assenso e l' istituzione di aree doganali intercluse per operare in regime di sospensione Iva. A questi vantaggi - ha rilevato Fontana - va aggiunto che il nostro territorio potrà giocare, in prospettiva, anche un' importante partita nella fase di revisione della Carta italiana degli aiuti a finalità regionale, per il fatto stesso di essere inseriti tra le ZLS, per le quali è previsto il credito d' imposta per gli investimenti, aprendo con ciò un filone di ulteriori possibilità produttive e occupazionali per La Spezia».



ZIs riconosce ruolo strategico porto La Spezia

Soddisfatto il presidente Associazione Spedizionieri del Porto, Andrea Fontana

Redazione

LA SPEZIA L'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZIs) avrà effettivi attrattivi sul territorio dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. Dopo la recente approvazione della commissione Trasporti del Senato per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata, l'Associazione degli Spedizionieri del Porto della Spezia, presieduta da Andrea Fontana, esprime la sua soddisfazione per questo risultato nel momento in cui anche il Centro unico di Santo Stefano Magra ha iniziato a funzionare con le performance attese. Secondo Fontana, il raggiungimento dell'obiettivo di istituire alla Spezia e aree limitrofe una Zona Logistica Semplificata completa il percorso fortemente innovativo avviato da tempo dalla nostra comunità portuale per giungere al top dello snellimento delle procedure con grande beneficio dell'efficienza e delle velocizzazioni ulteriori delle attività logistiche sulle merci in import ed export. L'approvazione dell'emendamento al Senato rappresenta un fatto rilevante e l'Associazione spedizionieri rileva, come una Zona Logistica Semplificata per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, rappresenta il riconoscimento del ruolo strategico nazionale che premia la spinta fortemente innovativa impressa dall' **AdSp** del Mar Ligure orientale, dagli operatori e dalle professioni portuali, scrive il presidente Fontana. L'Associazione richiama inoltre l'attenzione di tutti sul fatto che, trattandosi di beneficiare di una zona speciale a burocrazia zero, la ZIs avrà evidenti ricadute sia per l'ulteriore snellimento del transito in import ed export sia facilitando l'attrazione di investimenti verso il nostro territorio da parte delle aziende del Nord Italia, in particolare sulla direttrice della ferrovia Pontremolese rafforzandone la strategicità. Auspicando in ciò che il completamento dell'opera rientri tra le priorità del Paese Le nuove imprese e le già esistenti che operano e che opereranno nella ZIs, potranno godere infatti di procedure semplificate come la riduzione dei procedimenti amministrativi, l'applicazione del silenzio assenso e l'istituzione di aree doganali intercluse per operare in regime di sospensione Iva. A questi vantaggi va aggiunto che il nostro territorio potrà giocare, in prospettiva, anche un'importante partita nella fase di revisione della Carta italiana degli aiuti a finalità regionale, per il fatto stesso di essere inseriti tra le ZIs, per le quali è previsto il credito d'imposta per gli investimenti, aprendo con ciò un filone di ulteriori possibilità produttive e occupazionali per La Spezia. E' per questi motivi che l'Associazione Spedizionieri, oltre a rinnovare la sua soddisfazione per il nuovo significativo traguardo, plaude al lavoro svolto nelle commissioni parlamentari dai rappresentanti locali per l'attenzione ad una realtà portuale di eccellenza come quella spezzina che anche nel periodo più acuto dell'emergenza ha svolto appieno il suo ruolo, conclude Andrea Fontana.



Spezia, spedizionieri: "Con il via libera alla Zona Logistica Semplificata burocrazia zero"

Spezia, spedizionieri: "Con il via libera alla Zona Logistica Semplificata burocrazia zero" 07 Settembre 2020 - Redazione La Spezia - "Il raggiungimento dell' obiettivo di istituire alla Spezia e aree limitrofe una Zona Logistica Semplificata (ZLS) completa il percorso fortemente innovativo avviato da tempo dalla nostra comunità portuale per giungere al top dello snellimento delle procedure con grande beneficio dell' efficienza e delle velocizzazioni ulteriori delle attività logistiche sulle merci in import ed export". Lo rileva l' associazione degli spedizionieri spezzini che esprime la sua soddisfazione per questo risultato nel momento in cui anche "il Centro unico di Santo Stefano Magra ha iniziato a funzionare con le performance attese". L' approvazione dell' emendamento al Senato che apre le porte ad una ZLS per i porti della Spezia e di Marina di Carrara rappresenta, per l' associazione, "il riconoscimento del ruolo strategico nazionale che premia la spinta fortemente innovativa impressa dall' **ADSP del Mar Ligure orientale**, dagli operatori e dalle professioni portuali". Gli spedizionieri inoltre sottolineano che "la ZLS avrà evidenti ricadute sia per l' ulteriore snellimento del transito in import ed export sia facilitando l' attrazione di investimenti verso il nostro territorio da parte delle aziende del Nord Italia, in particolare sulla direttrice della ferrovia Pontremolese rafforzandone la strategicità". "Le nuove imprese e quelle già esistenti che operano e che opereranno nella ZLS potranno godere infatti di procedure semplificate dal punto di vista amministrativo, l' applicazione del silenzio assenso e l' istituzione di aree doganali intercluse per operare in regime di sospensione Iva", conclude l' associazione. .

Informativa
 Non è alcun partito selezionato l'azione totale d'immagine con cui specificare nella qualità politica. Per accedere al sistema di adattamento di questa informazione, premere la navigazione di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

Spezia, spedizionieri: “Con il via libera alla Zona Logistica Semplificata burocrazia zero”
 07 SETTEMBRE 2020 - Redazione

La Spezia - "Il raggiungimento dell'obiettivo di istituire alla Spezia e aree limitrofe una **Zona Logistica Semplificata (ZLS)** completa il percorso fortemente innovativo avviato da tempo dalla nostra comunità portuale per giungere al top dello snellimento delle procedure con grande beneficio dell'efficienza e delle velocizzazioni ulteriori delle attività logistiche sulle merci in import ed export".

La rileva l'associazione degli **spedizionieri** spezzini che esprime la sua soddisfazione per questo risultato nel momento in cui anche "il Centro unico di Santo Stefano Magra ha iniziato a funzionare con le performance attese". L'approvazione dell'emendamento al Senato che apre le porte ad una **ZLS** per i porti della Spezia e di Marina di Carrara rappresenta, per l'associazione, "il riconoscimento del ruolo strategico nazionale che premia la spinta fortemente innovativa impressa dall' **ADSP del Mar Ligure orientale**, dagli operatori e dalle professioni portuali".

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

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Navi sequestrate e abbandonate Altro appello per rifornire di cibo e gasolio i 26 marittimi a bordo

Non posso ancora sbarcare dal Gobustan e Sultan Bay per via dei protocolli Covid

Nuovo accorato appello di Comitato welfare per la gente di mare e **Autorità portuale** per reperire i fondi necessari per rifornire di prodotti alimentari e gasolio le due navi sequestrate a metà luglio e abbandonate dall' armatore turco, nonostante gli interventi della Capitaneria di porto e dell' agenzia marittima che rappresenta la nave. I due mercantili sono Gobustan e Sultan Bay con a bordo 26 marittimi per la gran parte di nazionalità azera. In base ai protocolli legati al Covid, i marittimi non possono sbarcare, e il carburante è necessario per mantenere attiva l' energia elettrica che poi alimenta luce e frigorifero. La situazione più critica è quella della nave Gobustan, già rifornita una prima volta grazie all' **Autorità portuale** che si è fatta carico di pagare 40mila euro di gasolio. In una lettera scritta dal presidente del Comitato welfare, Carlo Cordone, all' **Autorità portuale**, si precisa che la Gobustan ha terminato il carburante, mentre Sultan Bay può resistere fino al 20 settembre. Migliore la situazione degli alimenti per i quali i marittimi non avrebbero problemi fino a fine settembre. Ricevuta la lettera del Comitato, l' **Autorità portuale** ha scritto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Oltre a riassumere la situazione, il segretario generale dell' **Autorità** Paolo Ferrandino, chiede l' autorizzazione a intervenire economicamente in deroga ai vincoli di contenimento della spesa 'in via eccezionale', per conto dello Stato. A rendere ancor più complessa la situazione nel prevedere il reimpatrio dei marittimi in Azerbaijan. Non è escludere che la possibilità di far ritorno nel paese di origine, non si presenti prima di ottobre avanzato. I.t.



OIL & GAS

Nuovo Pignone estende la produzione a Carrara

Investimento da 30 milioni per l'installazione dei nuovi impianti

Silvia Pieraccini

Il gigante Nuovo Pignone (gruppo americano Baker Hughes) rilancia sempre in Toscana, regione strategica per le attività italiane, in cui impiega 4.300 lavoratori. Saltato l'investimento al porto di Piombino, dov'era previsto un polo di assemblaggio e collaudo dei grandi moduli industriali per la produzione di energia, l'azienda leader nelle turbine e compressori per il mercato dell'oil & gas investe ancora ad Avenza di Carrara, vicino al porto. Trenta milioni di euro serviranno ad ampliare e potenziare il cantiere - una vera fabbrica a cielo aperto - nato una decina di anni fa per assemblare i moduli industriali per la compressione del gas e la generazione di energia elettrica. «L'ampliamento è necessario per installare nuovi impianti - spiega l'azienda - che consentiranno di effettuare, per la prima volta nell'industria dell'oil & gas, una prova di funzionamento a carico di un turbocompressore di alta potenza in una struttura modularizzata». L'operazione comporterà l'aggiunta di un impianto di compressione del gas combustibile e del relativo circuito di alimentazione delle macchine, di un impianto di raffreddamento acqua per 100 megawatt e nuove utilities per la prova. L'impianto è in corso di realizzazione e sarà completato entro marzo 2021. Il cantiere di Avenza è un'eccellenza a livello mondiale. Partito nel 2011 da 40mila metri quadrati, oggi si estende su 240mila mq e ospita dieci basamenti per l'assemblaggio di moduli industriali, grazie a un investimento di 32 milioni a cui si sommano ora questi 30 milioni, per complessivi 62 milioni investiti nell'ultimo decennio. Nel cantiere di Avenza sono in corso di realizzazione alcune delle commesse più rilevanti di Baker Hughes, come la fornitura di un sistema di liquefazione del gas naturale (Lng) che consiste in 18 treni di liquefazione realizzati con moduli plug-and-play per il progetto Calcasieu Pass di Venture Global Lng, nel Sud degli Stati Uniti; o come la fornitura di quattro moduli per due treni di compressione per il progetto Lng Canada destinati all'impianto di liquefazione di gas naturale di Kitimat (Canada). Per il territorio apuano, alla ricerca di un rilancio industriale anche prima dell'emergenza-Covid, il potenziamento del cantiere è una speranza di occupazione e di sviluppo. L'investimento di Avenza si lega a quello svanito al porto di Piombino, annunciato fin dal 2015 dal Nuovo Pignone e dalla Regione Toscana insieme col progetto di realizzazione del nuovo porto commerciale (si veda Il Sole 24 Ore dell'11 giugno 2020). Adesso il porto di Piombino è stato (quasi) ultimato, ma i tempi troppi lunghi hanno fatto desistere Nuovo Pignone. «Dopo accurate valutazioni di carattere tecnico e commerciale - spiega l'azienda che ha anche due stabilimenti a Firenze e Massa - alla luce delle riviste tempistiche di realizzazione del progetto, e data la carenza di infrastrutture necessarie di servizio pubblico a uso industriale nell'area portuale, abbiamo deciso di orientare l'investimento previsto su Piombino al potenziamento del cantiere industriale già esistente di Avenza». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Livorno

raffica di selezioni

Authority, già giovedì le prime scadenze

L' **Authority** ha lanciato bandi per un totale di 20 assunzioni: ne abbiamo dato notizia ampiamente, li trovate sul sito web www.portialtotirreno. Gran parte scadono il 25 settembre ma in alcuni casi il termine per farsi avanti è il 10 settembre. Si tratta delle selezioni per: 1) un dirigente settore pianificazione e studi; 2) due impiegati tecnico amministrativi (sede Livorno e Piombino); 3) quattro ispettori portuali; 4) un addetto settore lavoro portuale; 5) un tecnico laureato informatico (sede Livorno-Piombino); 6) un laureato (quadro B) settore lavoro portuale. Salvo dove diversamente indicato, si tratta di figure che prenderanno servizio nella sede di Livorno dell' istituzione portuale.



Il Secolo XIX

Piombino, Isola d' Elba

Navi e industria, Fincantieri firma il patto d'acciaio con il gruppo Jindal

Lazienda guidata da Bono trova altri spazi a Piombino Obiettivo: realizzare in casa opere portuali e marittime

Simone Gallotti / GENOVA Il patto d' acciaio tra Fincantieri e il colosso Jsw potrebbe rappresentare il primo tassello della nuova strategia del gruppo guidato da Giuseppe Bono. Perché l' alleanza per far rinascere la parte industriale dello scalo di Piombino non si fonda solo sulla costruzione di navi. Questo rimane un capitolo decisivo dell' accordo che è ancora in trattativa, ma c' è forte interesse anche sulla parte delle infrastrutture: la costruzione di grandi moduli in cemento armato per infrastrutture marittime potrebbe rappresentare la prima fase dell' offensiva del gruppo italiano sulle opere portuali, come ha raccontato domenica Il Secolo XIX. L' azienda ha realizzato il nuovo ponte di Genova disegnato da Renzo Piano con Fincantieri Infrastructure e ora punta a costruire la diga che sorgerà a protezione del terminal container di Vado, gestito dal gigante danese Maersk (Apm) e dai cinesi di Cosco. Il Covid ha interrotto l' entusiasmo sugli ordini delle navi da crociera, anche se il gruppo italiano ha in pancia commesse per molti anni e al momento non ha subito cancellazioni. Bono potrebbe così accelerare sulla parte infrastrutture e puntare a creare un nuovo campione nazionale, in particolare nel settore marittimo. E non è un caso che recentemente sia stata creata proprio una divisione che si occuperà della progettazione e realizzazione delle opere portuali. In ballo ci sono anche i miliardi del Recovery Fund e i porti italiani hanno presentato una serie lunghissima di opere che vogliono realizzare con i soldi europei. Un assalto che non piace a Federlogistica (ieri il presidente Luigi Merlo ha detto: «Pare di assistere a una fiera delle vanità molto localistica»), ma su cui potrebbe misurarsi proprio Fincantieri. Da Trieste a Genova, passando per Livorno, le opere da realizzare negli scali sono tante - e di grande valore - anche se il settore è in attesa di una lista definitiva approvata dal governo. Dentro c' è anche la diga di Genova, l' opera da 1 miliardo di euro che darà l' avvio alla trasformazione del porto del capoluogo ligure. **NON SOLO INFRASTRUTTURE** L' alleanza, come ha spiegato Marco Carrai, vicepresidente esecutivo di Jsw Steel Italy, si potrebbe sviluppare anche e soprattutto sulla costruzione navale. Lo sbarco di Fincantieri accanto alle acciaierie di Piombino contribuirà «a contenere le inevitabili fasi cicliche negative globali della siderurgia» spiegavano ieri fonti dell' azienda che confermavano il dialogo tra le due aziende: «La discussione è avviata». Al tavolo sono seduti Bono e i vertici delle società italiane dell' acciaio del gruppo Jsw: Jsw Steel Italy Piombino, Piombino Logistics e Gsi Lucchini. Gli obiettivi si concentrano anche sulla costruzione di traghetti e mezzi per il dragaggio. Non solo: allo studio ci sarebbe allo studio un bacino galleggiante che aumenterebbe il potenziale del sito. Carrai spiega: «Il progetto si inserisce in un più ampio e complementare contesto di iniziative, tutte compatibili tra loro, per sfruttare il potenziale del sito industriale di Piombino. Grazie alla forte impronta nel settore siderurgico, agli investimenti della casa madre, alla posizione geografica e alle eccellenti infrastrutture, siamo in grado di attrarre investitori e partner per creare un cluster innovativo». **NUOVA SFIDA IN USA** Intanto il Dipartimento della Difesa e la US Navy hanno assegnato a Fincantieri (FMM), un contratto da 7 milioni di dollari per sviluppare il progetto e l' ingegnerizzazione delle Large Unmanned Surface Vessel (LUSV), le future navi di superficie di grandi dimensioni «unmanned», capaci cioè di operare senza equipaggio a bordo.



Tratta con Jsw per la destinazione di alcune aree a cantiere navale

Piombino, c'è Fincantieri

Marinette Marine vince contratto negli Usa

Le società italiane del gruppo Jsw (Jsw Steel Italy Piombino, Piombino Logistics e Gsi Lucchini) hanno avviato una discussione con Fincantieri per valutare la possibilità di destinare alcune aree del sito industriale di Piombino ad attività di cantieristica navale e di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. «Il progetto si inserisce in un più ampio e complementare contesto di iniziative, tutte compatibili tra loro, volte a sfruttare il potenziale del sito industriale di Piombino», ha spiegato Marco Carrai, vicepresidente esecutivo di Jsw Steel Italy. «Il polo siderurgico è già considerato di un' importanza significativa per il tessuto industriale italiano, per il capitale umano che è impiegato negli impianti e per il territorio del comune di Piombino. Grazie alla nostra forte impronta nel settore siderurgico globale, agli investimenti della casa madre, grande impresa globale che si colloca tra i leader mondiali nella produzione del settore dell' acciaio, e alla posizione geografica e alle eccellenti infrastrutture del sito industriale di Piombino, siamo in grado di attrarre investitori e partner tecnologici nella creazione di un cluster innovativo, tra gli altri, per i progetti siderurgici contemporanei». Intanto il Dipartimento della difesa Usa e la Us Navy hanno assegnato alla controllata americana di Fincantieri, Marinette Marine, un contratto del valore di 7 milioni di dollari (5,9 mln euro) per sviluppare il progetto e l' ingegnerizzazione delle Large unmanned surface vessel, le future navi di superficie di grandi dimensioni capaci di operare senza equipaggio a bordo. Marinette Marine è stata selezionata insieme ad altre cinque società, ciascuna delle quali svilupperà il progetto di base entro agosto 2021. Il contratto prevede l' opzione per un' ulteriore fase di studio per sviluppare l' ingegnerizzazione di dettaglio, che, se esercitata, estenderebbe la durata del lavoro fino a maggio 2022. Il processo di aggiudicazione seguirà lo schema della gara per le dieci nuove fregate lanciamissili della Us Navy, vinta dal gruppo italiano guidato dall' a.d. Giuseppe Bono quattro mesi fa e che, comprese le opzioni, ha un valore complessivo di 5,5 miliardi di dollari (4,6 mld euro). © Riproduzione riservata.



LE STRATEGIE POST COVID DEL GRUPPO PUBBLICO

Fincantieri riscopre il «made in Italy»

I Recovery fund rilanciano il business delle infrastrutture. Ipotesi di attività a Piombino

Sofia Fraschini

Sofia Fraschini Fincantieri allarga il proprio raggio d' azione. E tra grandi opere in Italia, e nuovi contratti Oltreoceano, cerca di dribblare l' effetto Covid e l' infinita attesa sul verdetto europeo che riguarda l' acquisizione dei cantieri francesi di Stx. Su questo fronte, dopo mesi di attesa, qualcosa potrebbe cambiare nelle prossime settimane perché la crisi da pandemia fa paura: al momento le compagnie da crociera non hanno ancora cancellato gli ordini, ma la cassa bruciata in questi mesi dai colossi del settore alla lunga potrebbe impattare sul programma di nuove costruzioni firmato con i bacini europei. Bruxelles, sotto la guida del commissario alla Concorrenza Margrethe Vestager, potrebbe quindi ammorbidire la propria politica, almeno nel settore dei cantieri navali. In attesa di questa luce verde, l' ad Giuseppe Bono sta puntando su diversi fronti alternativi di business. Oltre a quello militare, ci sono le grandi opere in Italia, risvegliate dai fondi del Recovery Fund. Dopo il successo legato alla costruzione del nuovo ponte di Genova (ex Morandi), ieri Fincantieri ha annunciato di essere in contatto con le società italiane del Gruppo Jsw, (Jsw Steel Italy Piombino, Piombino Logistics e Gsi Lucchini), «per valutare la possibilità di destinare alcune aree all' interno del sito industriale di Piombino ad attività di cantieristica navale e di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. Si sta studiando, inoltre, la costruzione di traghetti e di mezzi dedicati a dragaggio ambientale, ripristino e pulizia dei fondali portuali, oltre che dei bacini idrici artificiali». Ma all' orizzonte Bono ha messo gli occhi anche su altri business infrastrutturali tutti italiani, sempre nell' ambito dei porti che dovrebbero poter beneficiare dei miliardi in arrivo con il Recovery Fund: dall' ampliamento del cantiere di Sestri Ponente a nuove opere nel porto di Trieste. Poi, c' è Livorno con la nuova piattaforma Europa. Il mega terminal container del porto toscano è un' opera complessa e il gruppo guidato da Bono potrebbe candidarsi a realizzarlo. La filiera italiana, coordinata da Webuild insieme a Fincantieri, è stata poi più volte chiamata in causa per un eventuale e futuro Ponte sullo Stretto. Non solo Italia, comunque. A confermare l' importanza di creare un proprio cantiere di proprietà nei mercati strategici, anche il nuovo contratto vinto da Fincantieri, con il suo cantiere Marinette Marine (FMM), in Usa. Dopo aver vinto, in aprile, la gara miliardaria per la fornitura di una fregata alla US Navy, ieri la controllata statunitense si è aggiudicata un contratto del valore di 7 milioni di dollari per sviluppare il progetto e l' ingegnerizzazione delle Large Unmanned Surface Vessel (LUSV), le future navi di superficie di grandi dimensioni, circa 100 metri, capaci di operare senza equipaggio a bordo. Il Gruppo sta, inoltre, sviluppando per la Marina americana il programma Littoral Combat Ships, che prevede la costruzione di 16 navi (di cui 10 già consegnate), e la costruzione di 4 unità Multi-Mission Surface Combatants (MMSC), destinate al regno dell' Arabia Saudita, nell' ambito del Foreign Military Sales degli Stati Uniti.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Un piano per realizzare le attività di cantieristica navale

Rossi benedice il nuovo progetto Jsw Steel-Fincantieri

«Il dialogo in corso dimostra che l' investimento regionale ha reso il porto attrattivo per attività complementari alla siderurgia»

PIOMBINO «Il dialogo in corso tra Jsw Steel Italy **Piombino** e Fincantieri per lo sviluppo di sinergie industriali e logistiche dimostra come l' investimento regionale di 130 milioni per i dragaggi dei fondali, le infrastrutture e nuove aree, abbia reso il **porto** di **Piombino** attrattivo anche per attività complementari al rilancio siderurgico dell' area». Così si esprime il presidente Enrico Rossi, secondo cui «la presidenza della Regione non solo ha lavorato per favorire il confronto tra questi due importanti gruppi industriali, ma è certa che l' impegno regionale continuerà anche nella prossima legislatura dove sarà finalmente possibile cogliere i frutti di tutti gli sforzi pubblici e privati profusi su **Piombino**». Jsw Steel Italy e Fincantieri dunque stanno valutando la possibilità di destinare alcune aree all' interno del sito industriale di **Piombino** ad attività di cantieristica navale e di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. Marco Carrai, vicepresidente esecutivo di Jsw Steel Italy, spiega che «il progetto si inserisce in un più ampio e complementare contesto di iniziative, tutte compatibili tra loro, volte a sfruttare il potenziale del sito di **Piombino**. Il polo siderurgico è già considerato già un' importanza significativa per il tessuto industriale italiano, per il capitale umano che è impiegato negli impianti e per il territorio di **Piombino**. Grazie alla nostra forte impronta nel settore siderurgico globale, agli investimenti della casa madre, alla posizione geografica e alle eccellenti infrastrutture del sito di **Piombino**, siamo in grado di attrarre investitori e partner tecnologici nella creazione di un cluster innovativo, tra gli altri, per i progetti siderurgici contemporanei». «Il dialogo in essere - si legge in una nota di Jsw - ha come oggetto di studio opzioni di progetto per la costruzione di banchine e di un bacino galleggiante multi-purpose in grado di supportare le attività di cantieristica navale, oltre alla prefabbricazione di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. Si sta studiando inoltre la costruzione di traghetti e di mezzi dedicati a dragaggio ambientale, ripristino e pulizia dei fondali portuali, oltre che dei bacini idrici artificiali. A valle degli interventi di cui si sta discutendo, l' area potrebbe essere destinata a ulteriori destinazioni d' uso». --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Jsw, aperto il dialogo con Fincantieri per nuovi progetti sul porto

Un piano per la cantieristica e moduli cellulari da realizzare a Piombino

PIOMBINO Jsw e Fincantieri, dialogo per destinare alcune aree all'interno del sito industriale ad attività di cantieristica navale e di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. «Il progetto si inserisce in un più ampio e complementare contesto di iniziative, tutte compatibili tra loro, volte a sfruttare il potenziale del sito industriale di Piombino. Siamo in grado di attrarre investitori e partner tecnologici nella creazione di un cluster innovativo, per i progetti siderurgici contemporanei» ha detto Marco Carrai, vicepresidente esecutivo Jsw Steel Italy. Il dialogo ha come oggetto di studio un progetto per la costruzione di banchine e di un bacino galleggiante multi-purpose in grado di supportare le attività di cantieristica navale, oltre alla prefabbricazione di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. Si sta studiando inoltre la costruzione di traghetti e di mezzi dedicati a dragaggio ambientale, ripristino e pulizia dei fondali portuali, oltre che dei bacini idrici artificiali. «Il dialogo tra Jsw Steel Italy Piombino e Fincantieri per lo sviluppo di sinergie industriali e logistiche dimostra come l'investimento regionale di 130 milioni, per i dragaggi dei fondali, le infrastrutture e nuove aree - ha commentato il presidente della Regione Enrico Rossi - abbiano reso il porto di Piombino attrattivo anche per attività complementari al rilancio siderurgico dell'area». Lo stabilimento Jsw (ex Lucchini) è comunque ancora in attesa della presentazione del piano industriale per la riqualificazione complessiva. Attualmente sono attivi solo i laminatoi per la produzione di rotaie, vergelle e barre. Entro la fine del mese di settembre è attesa la presentazione del piano per la ripresa della produzione di acciaio con forno elettrico.



Fincantieri, avviato dialogo con JSW su stabilimento Piombino

Per destinare alcune aree all' attività cantieristica navale

Roma, 7 set. (askanews) - Le società italiane del Gruppo JSW, JSW Steel Italy **Piombino**, **Piombino** Logistics e GSI Lucchini, hanno avviato una discussione con Fincantieri per valutare la possibilità di destinare alcune aree all' interno del sito industriale di **Piombino** ad attività di cantieristica navale e di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. "Il progetto - ha dichiarato Marco Carrai, vicepresidente esecutivo di JSW Steel Italy - si inserisce in un più ampio e complementare contesto di iniziative, tutte compatibili tra loro, volte a sfruttare il potenziale del sito industriale di **Piombino**. Il polo siderurgico è già considerato già un' importanza significativa per il tessuto industriale italiano, per il capitale umano che è impiegato negli impianti e per il territorio del comune di **Piombino**. Grazie alla nostra forte impronta nel settore siderurgico globale, agli investimenti della casa madre, grande impresa globale che si colloca tra i leader mondiali nella produzione del settore dell' acciaio, e alla posizione geografica e alle eccellenti infrastrutture del sito industriale di **Piombino**, siamo in grado di attrarre investitori e partner tecnologici nella creazione di un cluster innovativo, tra gli altri, per i progetti siderurgici contemporanei". Il dialogo ha come oggetto di studio opzioni di progetto per la costruzione di banchine e di un bacino galleggiante multi-purpose in grado di supportare le attività di cantieristica navale, oltre alla prefabbricazione di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. Si sta studiando inoltre la costruzione di traghetti e di mezzi dedicati a dragaggio ambientale, ripristino e pulizia dei fondali portuali, oltre che dei bacini idrici artificiali. A valle degli interventi di cui si sta discutendo, l' area potrebbe essere destinata a ulteriori destinazioni d' uso, così da differenziarne e accrescerne le potenzialità. "Il dialogo in corso tra JSW Steel Italy **Piombino** e Fincantieri per lo sviluppo di sinergie industriali e logistiche - ha aggiunto il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi - dimostra come l' investimento regionale di 130 milioni, per i dragaggi dei fondali, le infrastrutture e nuove aree, abbiano reso il **Porto** di **Piombino** attrattivo anche per attività complementari al rilancio siderurgico dell' area. La presidenza della Regione Toscana, non solo ha lavorato per favorire il confronto tra questi due importanti gruppi industriali, ma è certa che l' impegno regionale continuerà anche nella prossima legislatura dove sarà finalmente possibile cogliere i frutti di tutti gli sforzi pubblici e privati profusi su **Piombino**".

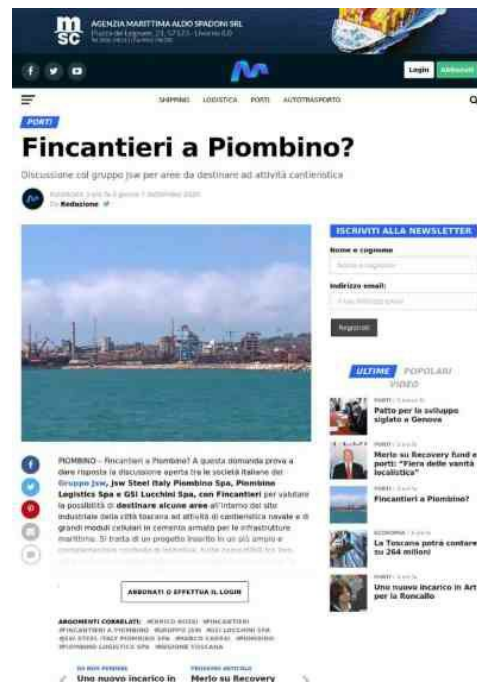


Fincantieri a Piombino?

Discussione col gruppo Jsw per aree da destinare ad attività cantieristica

Redazione

PIOMBINO Fincantieri a Piombino? A questa domanda prova a dare risposta la discussione aperta tra le società italiane del Gruppo Jsw, Jsw Steel Italy Piombino Spa, Piombino Logistics Spa e GSI Lucchini Spa, con Fincantieri per valutare la possibilità di destinare alcune aree all'interno del sito industriale della città toscana ad attività di cantieristica navale e di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. Si tratta di un progetto inserito in un più ampio e complementare contesto di iniziative, tutte compatibili tra loro, volte a sfruttare il potenziale del sito industriale di Piombino. Il polo siderurgico -spiega Marco Carrai, vicepresidente esecutivo di Jsw Steel Italy- è già considerato di importanza significativa per il tessuto industriale italiano, per il capitale umano che è impiegato negli impianti e per il territorio del comune di Piombino. Grazie alla nostra forte impronta nel settore siderurgico globale, agli investimenti della casa madre e alla posizione geografica e alle eccellenti infrastrutture del sito industriale di Piombino, siamo in grado di attrarre investitori e partner tecnologici nella creazione di un cluster innovativo, tra gli altri, per i progetti siderurgici contemporanei. Allo studio opzioni di progetto per la costruzione di banchine e di un bacino galleggiante multi-purpose in grado di supportare le attività di cantieristica navale, oltre alla prefabbricazione di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime. Si sta studiando inoltre la costruzione di traghetti e di mezzi dedicati a dragaggio ambientale, ripristino e pulizia dei fondali portuali, oltre che dei bacini idrici artificiali. A valle degli interventi di cui si sta discutendo, l'area potrebbe essere destinata a ulteriori destinazioni d'uso, così da differenziarne e accrescerne le potenzialità. Il dialogo in corso tra Jsw Steel Italy Piombino e Fincantieri per lo sviluppo di sinergie industriali e logistiche -sottolinea il presidente della regione Toscana, Enrico Rossi dimostra come l'investimento regionale di 130 milioni per i dragaggi dei fondali e le infrastrutture e nuove aree, abbiano reso il porto di Piombino attrattivo anche per attività complementari al rilancio siderurgico dell'area. La presidenza della regione Toscana, non solo ha lavorato per favorire il confronto tra questi due importanti gruppi industriali, ma è certa che l'impegno regionale continuerà anche nella prossima legislatura dove sarà finalmente possibile cogliere i frutti di tutti gli sforzi pubblici e privati profusi su Piombino.



Radiocor Plus

Piombino, Isola d' Elba

Jsw: dialogo con Fincantieri per destinare parte di Piombino a cantieri navali

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 07 set - Le società italiane del gruppo Jsw, Jsw Steel Italy **Piombino**, **Piombino** Logistics e GSI Lucchini hanno avviato una discussione con Fincantieri per valutare la possibilità di destinare alcune aree all' interno del sito industriale di **Piombino** ad attività di cantieristica navale e di grandi moduli cellulari in cemento armato per le infrastrutture marittime Per Marco Carrai, vicepresidente esecutivo di Jsw Steel Italy, 'il progetto si inserisce in un piu' ampio e complementare contesto di iniziative, tutte compatibili tra loro, volte a sfruttare il potenziale del sito industriale di **Piombino**'. Grazie, aggiunge, "alla nostra forte impronta nel settore siderurgico globale, agli investimenti della casa madre, grande impresa globale che si colloca tra i leader mondiali nella produzione del settore dell' acciaio, e alla posizione geografica e alle eccellenti infrastrutture del sito industriale di **Piombino**, siamo in grado di attrarre investitori e partner tecnologici nella creazione di un cluster innovativo, tra gli altri, per i progetti siderurgici contemporanei' Per il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, 'il dialogo in corso tra Jsw Steel Italy **Piombino** e Fincantieri per lo sviluppo di sinergie industriali e logistiche dimostra come l' investimento regionale di 130 milioni di euro, per i dragaggi dei fondali, le infrastrutture e nuove aree, abbiano reso il **Porto** di **Piombino** attrattivo anche per attività complementari al rilancio siderurgico dell' area'. Com-Sim (RADIOCOR) 07-09-20 16:10:23 (0340) 3 NNNN.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Festa del mare sottotono, il sindaco Mancinelli: "Basta morti di migranti" - FOTO

REDAZIONE ANCONA

Il vescovo Angelo Spina e il sindaco Valeria Mancinelli mentre gettano in mare la corona di alloro in ricordo dei caduti ANCONA - È arrivata alla 38esima edizione senza fuochi d'artificio, stand ed intrattenimenti per l'emergenza pandemica. Una Festa del Mare sottotono quella celebrata ieri. Per rispettare la tradizione è stata fatta solo la processione delle barche in mare. Alle 18, dalla banchina 11, è partito il rimorchiatore 'Elisabetta' della cooperativa Corima con a bordo le autorità civili, militari e religiose. A seguirlo un corteo di barche in mare. La cerimonia si è tenuta un'ora dopo il ritrovamento di un giovane afgano morto a bordo di un traghetto proveniente dalla Grecia. E a lui è stato rivolto il pensiero del sindaco Valeria Mancinelli. «Una tragedia del nostro tempo - ha detto il primo cittadino - non basta più arrabbiarsi o indignarsi, bisogna mettere in campo le soluzioni concrete per evitarle certe morti e governare il fenomeno dei flussi migratori. Pietà infinita per lui». Parole di cordoglio sono arrivate anche dal presidente dell'Autorità portuale **Rodolfo Giampieri**: «Una giornata bella ma che ha coinciso con il ragazzo trovato senza vita, questo ci deve far riflettere. Molta gente che cerca futuro attraverso il mare ma trova la morte». Il vescovo Angelo Spina e la sindaca hanno gettato in mare la corona di alloro in ricordo dei caduti in mare. Alla cerimonia anche don Dino Cecconi e i rappresentanti della Stella Maris, l'associazione che opera in porto.



Traffico frutta troppo lente le operazioni doganali

PORTO Periodo nero per le imprese che operano nel porto di Civitavecchia. Come se non bastassero la crisi dei traffici e il Covid, che hanno costretto la maggior parte delle società a ricorrere alla cassa integrazione, i problemi ci sono anche per aziende come il Civitavecchia Fruit Forrest terminal, che continuano a lavorare senza aiuti di Stato. E in questo caso il lockdown e l'effetto domino scatenato dal Coronavirus non c'entra. La colpa è tutta da ricercarsi nella burocrazia e nelle mancate risposte alle richieste di intervento, che il Cfft avanza da 2 anni, da parte dell' **Autorità portuale**. «L'ordinanza che consente lo sbarco dei container sulla banchina 24 spiega l'amministratore delegato del Cfft Steven Clerck non ha fatto mai seguito un disciplinare relativo allo sdoganamento delle merci che arrivano in porto. E questo causa notevoli ritardi ai nostri clienti e danneggia notevolmente il nostro lavoro». Le merci, infatti, una volta arrivate stipate in container debbono obbligatoriamente passare al vaglio della Dogana prima di poter essere inviate a destinazione o stoccate nei magazzini del Cfft all'interporto. «Il personale della dogana ce la mette tutta per venire incontro alle nostre richieste prosegue Clerck ma ogni volta serve l'intervento dell'Adsp. La banchina 24 infatti è pubblica e le pratiche per lo sdoganamento debbono essere, per ogni carico, chieste dall'Authority. Non possiamo farlo noi dal momento che non siamo terminalisti. Un problema che si risolverebbe se venisse fatto un disciplinare sempre valido per regolamentare le operazioni. Purtroppo le nostre richieste da oltre un mese attendono una risposta. Ma evidentemente conclude il manager belga a Molo Vespucci si è troppo presi con problemi tipo le dimissioni della segretaria generale e ci si dimentica dei problemi giornalieri del lavoro **portuale**». Nel frattempo il Cfft sta anche continuando a sbrigare tutte le pratiche per riattivare il corridoio doganale all'interporto, le cui autorizzazioni erano decadute durante la precedente gestione di Icpl. Cristina Gazzellini
© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mercato ittico Gaeta: pubblicato nuovo bando

L'AdSp vuole rilanciare il settore storico e prestigioso

Redazione

GAETA Procedura ad evidenza pubblica per l'assegnazione di 13 stalli per la vendita al dettaglio del pesce al nuovo mercato ittico di Gaeta. Gli atti del terzo avviso pubblico e quarto procedimento amministrativo avviato dall'ente per l'assegnazione degli stalli per la vendita al dettaglio di prodotti ittici, è stato pubblicato sul sito dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno Centro Settentrionale. Il decreto presidenziale 244 del 25 Agosto scorso, ha intanto definito l'iter per l'aggiudicazione, attraverso il rilascio della concessione demaniale marittima, di uno dei 14 stalli per la vendita dei prodotti ittici al dettaglio ricavati all'interno del mercato del pesce in località Porto Salvo a Gaeta. A causa, infatti, di carenze documentali si è potuto procedere ad una sola aggiudicazione del totale degli stalli a disposizione. E la tempestiva pubblicazione del nuovo bando si riconduce proprio all'urgenza dell'ente portuale di dare una risposta a questo importante settore valorizzando il rilevante investimento compiuto. Con questo nuovo procedimento prosegue la volontà dell'AdSp di rilanciare lo storico e prestigioso settore ittico di Gaeta che, in futuro, potrà operare in locali a norma, accoglienti e funzionali e in strutture che abbiano i necessari standard igienico-sanitari e ambientali. E ciò sia nell'interesse degli operatori che a tutela dei prodotti in vendita e della stessa clientela. Per l'ente, la realizzazione del nuovo mercato del pesce dimostra l'esistenza di un'alternativa fattibile per la gestione di questo nevralgico e delicato, per i suoi risvolti igienico-sanitari, settore merceologico. L'AdSp, auspicando che con il nuovo avviso si possano assegnare tutti gli stalli presenti nella struttura, ha in agenda un altro importante step tecnico-amministrativo: la delocalizzazione della struttura, in località Porto Salvo, in cui si svolge attualmente l'attività dell'asta del pesce. Struttura che sarà ubicata in un'area demaniale adiacente al nuovo mercato, mentre si procederà alla demolizione di quella attuale, ormai fatiscente così da dare ampio respiro e visibilità al nuovo mercato e consentire all'utenza (cittadini e turisti) di apprezzare la bellezza del nuovo mercato in riva al mare, in un contesto riqualificato che rappresenta l'avvio di un progetto di progressiva riqualificazione dell'intero comparto della pesca e della cantieristica.



Nuovo mercato del pesce di Gaeta

GAM EDITORI

6 settembre 2020 - Pubblicati sul sito dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** gli atti per una nuova procedura ad evidenza pubblica per l' assegnazione dei restanti 13 stalli per la vendita al dettaglio del pesce. Si tratta del terzo avviso pubblico e quarto procedimento amministrativo avviato dall' ente per l' assegnazione degli stalli per la vendita al dettaglio di prodotti ittici. Intanto, con il decreto presidenziale 244 del 25 agosto scorso, l' AdSP ha definito l' iter per l' aggiudicazione, attraverso il rilascio della concessione demaniale marittima, di uno dei 14 stalli per la vendita dei prodotti ittici al dettaglio ricavati all' interno del mercato del pesce in località Porto Salvo a Gaeta. A causa, infatti, di carenze documentali si è potuto procedere ad una sola aggiudicazione del totale degli stalli a disposizione. E la tempestiva pubblicazione del nuovo bando si riconduce proprio all' urgenza dell' ente **portuale** di dare una risposta a questo importante settore valorizzando il rilevante investimento compiuto. Obiettivo dell' AdSP quello di rilanciare lo storico e prestigioso settore ittico di Gaeta che, in futuro, potrà operare in locali a norma, accoglienti e funzionali e in strutture che abbiano i necessari standard igienico-sanitari e ambientali. E ciò sia nell' interesse degli operatori che a tutela dei prodotti in vendita e della stessa clientela. La realizzazione del nuovo mercato del pesce dimostra l' esistenza di "un' alternativa fattibile" per la gestione di questo nevralgico e delicato, per i suoi risvolti igienico-sanitari, settore merceologico. L' AdSP, auspicando che con il nuovo avviso si possano assegnare tutti gli stalli presenti nella struttura, ha in agenda un altro importante step tecnico-amministrativo: la delocalizzazione della struttura, in località Porto Salvo, in cui si svolge attualmente l' attività dell' asta del pesce. La nuova struttura sarà ubicata in un' area demaniale adiacente al nuovo mercato, mentre si procederà alla demolizione di quella attuale, ormai fatiscente così da dare ampio respiro e visibilità al nuovo mercato e consentire all' utenza (cittadini e turisti) di apprezzare la bellezza del nuovo mercato in riva al mare, in un contesto riqualificato che rappresenta l' avvio di un progetto di progressiva riqualificazione dell' intero comparto della pesca e della cantieristica.



Il governatore da Gallozzi e tra i portuali «Sprint lavori per lo sviluppo dello scalo»

LA VISITA Diletta Turco La «più grande azienda di Salerno», il cui sviluppo, però, deve essere legato ad un' accelerazione necessaria di tutti gli interventi infrastrutturali avviati. Si può sintetizzare così la descrizione che Vincenzo De Luca ha fatto ieri mattina del porto di Salerno. E lo ha fatto parlando direttamente all' intera comunità portuale, fatta sia dagli imprenditori che operano nell' economia blu che dalle centinaia e centinaia di dipendenti e operai. Due le tappe della visita del governatore della Campania all' interno dello scalo commerciale portuale: dai locali della Sct, la Salerno Container Terminal del gruppo Gallozzi, alla sede della cooperativa dei lavoratori portuali, la Flavio Gioia. È stata l' occasione per una più puntuale riflessione non solo sul momento delicato che ha vissuto il porto di Salerno durante e immediatamente dopo il lockdown, ma anche - forse soprattutto - sul futuro sviluppo dell' infrastruttura. Sviluppo che, necessariamente, fa rima con una maggiore sburocrazizzazione e, quindi, un minor tempo per la realizzazione e il completamento di tutti gli interventi messi in cantiere dai vertici dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno Centrale. LE PRIORITÀ Tre le priorità sottolineate

anche ieri, e cioè il completamento di Porta Ovest, la seconda stagione dei dragaggi dei fondali e l' avvio del cantiere per l' ampliamento dell' imboccatura del porto. «Il porto di Salerno - ha detto Agostino Gallozzi, presidente dell' omonimo gruppo industriale che, ieri mattina, ha dato il benvenuto a De Luca negli spazi dell' azienda - non è solo il maggiore distretto occupazionale della città e della provincia di Salerno, ma è l' anello fondamentale della catena della competitività a sostegno dell' internazionalizzazione delle produzioni manifatturiere campane nel mondo. Ci sono due termini lo possono caratterizzare bene: laboriosità di tutte le sue componenti, e la propensione agli investimenti». Proprio questi elementi sono alla base della crescita futura dello scalo salernitano. «Nel porto di Salerno - ha continuato Gallozzi durante l' incontro al quale erano presenti anche i vertici regionali dell' **autorità** di **Sistema** - siamo di fronte al più imponente piano di investimenti privati in atto tra i porti del **Sistema** del Tirreno Centrale e non solo. Salerno Container Terminal, con l' arrivo della nuova mega gru, ha completato la prima fase di un piano da 30 milioni di euro. Il Gruppo Grimaldi è pronto ad avviare la costruzione del nuovo multipiano, con un investimento di circa 25 milioni di euro, per il rilancio del settore dei rotabili. Proprio in questi giorni sono in partenza i lavori all' imboccatura, si attende ad ottobre la ripresa dei dragaggi, mentre procedono a rilento le gallerie di Salerno Porta Ovest. Rimane insostenibile la divaricazione temporale tra la capacità di realizzazione messa in campo dalle imprese private, la velocità delle mutazioni dei mercati globali e la lentissima dinamica di intervento della pubblica amministrazione». Dello stesso avviso anche il segretario provinciale della Filt Cgil, Gerardo Arpino, per il quale «lo sviluppo del porto è fondamentale, sia da un punto di vista infrastrutturale che occupazionale. Ecco perché tutti i lavori in previsione sono opere necessarie per continuare il progetto di sviluppo che è già partito all' interno del porto». Altra tappa della visita portuale di De Luca è stata la sede della cooperativa Falvio Gioia. «A nome di tutti i soci - ha detto il presidente della cooperativa, Vincenzo D' Agostino - ringrazio il governatore della Campania Vincenzo De Luca per l' ottimo lavoro svolto sia durante l' emergenza Covid che per il contributo e la disponibilità data alla Compagnia portuale di Salerno. Un gesto di grande altruismo, un messaggio chiaro per il porto di Salerno». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache di Salerno

Salerno

Visita al Porto - Ad attenderlo il presidente della Culp Flavio Gioia Vincenzo D' Agostino

De Luca: «Il parcheggio multipiano si farà»

Il governatore della Regione Campania Vincenzo De Luca ieri mattina ha fatto tappa al **porto** commerciale di **Salerno**. Un incontro informale per fare il punto della situazione sulle problematiche anche oggi presenti al **porto**. Ad accogliere il governatore il presidente della "Culp Flavio Gioia" Vincenzo D' Agostino che ha voluto ringraziare De Luca per il lavoro svolto durante l'emergenza Coronavirus. "Grazie ai rapporti sempre più consolidati, in qualità di presidente della Compagnia Portuale di **Salerno** e a nome di tutti i Soci della "Culp Flavio Gioia", sento il dovere di ringraziare pubblicamente il Governatore della Campania Vincenzo De Luca per l' ottimo lavoro svolto sia durante l' emergenza Covid che per il contributo e la disponibilità data alla Compagnia Portuale di **Salerno**. Un gesto di grande altruismo, un messaggio chiaro per il **Porto** di **Salerno** - ha dichiarato Vincenzo D' Agostino - Al presidente Vincenzo De Luca, rivolgo un grande in bocca al lupo per la prossime Elezioni Regionali ricordando che per compiere grandi azioni non servono iniziative clamorose, ma occorre tenacia, competenza e un grande cuore". D' Agostino ha poi colto l' occasione per ringraziare anche il parlamentare dem Piero De Luca: "Ha portato in parlamento le proposte avanzate della compagnia portuale ed abbiamo ottenuto un risultato importante". Tra queste la modifica all' articolo 199 della legge 34, ha inoltre ricordato il presidente della Culp Flavio Gioia che ha ribadito l' importanza di realizzare il parcheggio multipiano all' interno del **porto**. Un' opera strategica più volte richiesta anche dalle organizzazioni sindacali e il governatore avrebbe rassicurato tutti i portuali in quanto il lavoro starebbe procedendo, provando ad accelerare i tempi perchè fondamentale sia per la Culp Flavio Gioia sia per il gruppo Grimaldi.



Grimaldi, ingresso in flotta della "Grande New Jersey" - Andrà sul servizio Mediterraneo-Nord America

07 Sep, 2020 La nuova nave, Grande New Jersey, è stata presa in consegna dal Gruppo Grimaldi il 4 settembre scorso ed è un Pure Car & Truck Carrier (PCTC) che potenzierà ulteriormente il servizio Mediterraneo-Nord America. Napoli - La flotta del Gruppo Grimaldi si amplia ulteriormente con l'arrivo della nuova Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande New Jersey. Lo scorso 4 settembre il Gruppo partenopeo ha, infatti, preso in consegna la quarta di una serie di sette navi commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, la Grande New Jersey ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Battente bandiera italiana, la nave è tra le Pure Car & Truck Carrier più grandi sul mercato: può, infatti, trasportare circa 7.600 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Si tratta di una nave estremamente flessibile: con i suoi quattro ponti mobili, infatti, può imbarcare qualsiasi tipo di carico rotabile (furgoni, camion, trattori agricoli, autobus, scavatrici, ecc.) fino a 5,3 metri di altezza. La Grande New Jersey è dotata di due rampe d'accesso, una laterale ed una di poppa, quest'ultima in grado di caricare unità di carico fino a 150 tonnellate di peso. La configurazione dei suoi 12 ponti ed il sistema di rampe interne riducono al minimo il rischio di danni durante le operazioni di imbarco/sbarco delle unità rotabili. 'Prosegue il calendario delle consegne di nuove navi per la flotta Grimaldi, con l'arrivo della Grande New Jersey', ha affermato l'amministratore delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi. 'La nuova unità rientra nel programma di potenziamento e ringiovanimento della flotta, avviato dal Gruppo negli ultimi anni con diverse commesse di navi ultra tecnologiche, altamente flessibili e sempre più ecofriendly', ha concluso Emanuele Grimaldi. La Grande New Jersey è una nave tecnologicamente all'avanguardia dotata di dispositivi che le permettono di abbattere le emissioni nocive e di raggiungere un'elevata efficienza energetica, garantendo così un trasporto realmente ecosostenibile. In particolare, essa è dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di un sistema di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Infine, rispetta le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande New Jersey, attualmente in navigazione verso il Mediterraneo, raggiungerà il porto di Salerno a fine settembre ed entrerà in servizio sul collegamento ro/ro settimanale operato dal Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America (Canada, Stati Uniti e Messico), insieme alle già operative Grande Baltimora, Grande Halifax, Grande Houston, Grande Mirafiori, Grande New York e Grande Torino. La Grande New Jersey toccherà regolarmente 15 porti in Italia (Civitavecchia, Livorno, Salerno, Savona), Spagna (Valencia), Belgio (Anversa), Canada (Halifax), Stati Uniti (Baltimora, Davisville, Houston, Jacksonville, New York), e Messico (Altamira, Tuxpan, Veracruz).



IL GRUPPO GRIMALDI PRENDE IN CONSEGNA LA GRANDE NEW JERSEY

La nuova PCTC potenzierà ulteriormente il servizio Mediterraneo-Nord America Napoli, 7 settembre 2020: La flotta del Gruppo Grimaldi si amplia ulteriormente con l' arrivo della nuova Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande New Jersey. Lo scorso 4 settembre il Gruppo partenopeo ha, infatti, preso in consegna la quarta di una serie di sette navi commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, la Grande New Jersey ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Battente bandiera italiana, la nave è tra le Pure Car & Truck Carrier più grandi sul mercato: può, infatti, trasportare circa 7.600 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Si tratta di una nave estremamente flessibile: con i suoi quattro ponti mobili, infatti, può imbarcare qualsiasi tipo di carico rotabile (furgoni, camion, trattori agricoli, autobus, scavatrici, ecc.) fino a 5,3 metri di altezza. La Grande New Jersey è dotata di due rampe d' accesso, una laterale ed una di poppa, quest' ultima in grado caricare unità di carico fino a 150 tonnellate di peso. La configurazione dei suoi 12 ponti ed il sistema di rampe interne riducono al minimo il rischio di danni durante le operazioni di imbarco/sbarco delle unità rotabili. "Prosegue il calendario delle consegne di nuove navi per la flotta Grimaldi, con l' arrivo della Grande New Jersey", ha affermato l' amministratore delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi. "La nuova unità rientra nel programma di potenziamento e ringiovanimento della flotta, avviato dal Gruppo negli ultimi anni con diverse commesse di navi ultra tecnologiche, altamente flessibili e sempre più ecofriendly", ha concluso Emanuele Grimaldi. La Grande New Jersey è una nave tecnologicamente all' avanguardia dotata di dispositivi che le permettono di abbattere le emissioni nocive e di raggiungere un' elevata efficienza energetica, garantendo così un trasporto realmente ecosostenibile. In particolare, essa è dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di un sistema di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Infine, rispetta le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande New Jersey, attualmente in navigazione verso il Mediterraneo, raggiungerà il porto di Salerno a fine settembre ed entrerà in servizio sul collegamento ro/ro settimanale operato dal Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America (Canada, Stati Uniti e Messico), insieme alle già operative Grande Baltimora, Grande Halifax, Grande Houston, Grande Mirafiori, Grande New York e Grande Torino. La Grande New Jersey toccherà regolarmente 15 porti in Italia (Civitavecchia, Livorno, Salerno, Savona), Spagna (Valencia), Belgio (Anversa), Canada (Halifax), Stati Uniti (Baltimora, Davisville, Houston, Jacksonville, New York), e Messico (Altamira, Tuxpan, Veracruz).



Informazioni Marittime

Salerno

Consegnata la Grande New Jersey di Grimaldi

Nuovo bestione pure car & truck carrier da 65 mila tonnellate. A fine mese raggiungerà Salerno, per inserirsi nel collegamento Mediterraneo-Nord America con altre sei navi di questo tipo

La flotta del Gruppo Grimaldi si amplia ulteriormente con l' arrivo della nuova pure car & truck carrier Grande New Jersey . Il 4 settembre la compagnia partenopea ha preso in consegna la quarta di una serie di sette navi commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, in Cina. Sta attualmente navigando verso il Mediterraneo. Raggiungerà il **porto di Salerno** a fine settembre ed entrerà in servizio sul collegamento ro/ro settimanale operato dal Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America (Canada, Stati Uniti e Messico), insieme alle già operative Grande Baltimora , Grande Halifax , Grande Houston , Grande Mirafiori , Grande New York e Grande Torino . Toccherà regolarmente 15 porti in Italia (Civitavecchia, Livorno, **Salerno**, Savona), Spagna (Valencia), Belgio (Anversa), Canada (Halifax), Stati Uniti (Baltimora, Davisville, Houston, Jacksonville, New York), e Messico (Altamira, Tuxpan, Veracruz). Grande New Jersey è lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, ha una stazza lorda di 65,255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Battente bandiera italiana, la nave è tra le pure car & truck carrier più grandi sul mercato. Può, infatti, trasportare circa 7,600 Car Equivalent Unit-CEU, o 5,400 metri lineari di merce rotabile e 2,737 CEU. È una nave flessibile, avendo quattro ponti mobili che permettono l' imbarco di furgoni, camion, trattori agricoli, autobus, scavatrici, tra gli altri, fino a 5,3 metri di altezza. È dotata di due rampe d' accesso, una laterale ed una di poppa, quest' ultima in grado caricare unità di carico fino a 150 tonnellate di peso. In tutto, dodici ponti. «Prosegue il calendario delle consegne di nuove navi per la flotta Grimaldi, con l' arrivo della Grande New Jersey», ha affermato l' amministratore delegato del Gruppo, Emanuele Grimaldi . «La nuova unità - continua - rientra nel programma di potenziamento e ringiovanimento della flotta, avviato dal Gruppo negli ultimi anni con diverse commesse di navi ultra tecnologiche, altamente flessibili e sempre più ecofriendly». Grande New Jersey è dotata di dispositivi che le permettono di abbattere le emissioni nocive e di raggiungere un' elevata efficienza energetica. In particolare, è dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di un sistema di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Infine, rispetta le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra.



La Grande New Jersey entra nella flotta del Gruppo Grimaldi

Napoli - La flotta del Gruppo Grimaldi si amplia con l' arrivo della nuova Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande New Jersey . "Lo scorso 4 settembre - informa una nota - il gruppo partenopeo ha, infatti, preso in consegna la quarta di una serie di sette navi commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan ". Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, la Grande New Jersey ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Battente bandiera italiana, la nave è tra le Pure Car & Truck Carrier più grandi sul mercato: può, infatti, trasportare circa 7.600 CEU o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. " Si tratta di una nave estremamente flessibile : con i suoi quattro ponti mobili, infatti, può imbarcare qualsiasi tipo di carico rotabile (furgoni, camion, trattori agricoli, autobus, scavatrici, ecc.) fino a 5,3 metri di altezza". La Grande New Jersey è dotata di due rampe d' accesso, una laterale ed una di poppa, quest' ultima in grado caricare unità di carico fino a 150 tonnellate di peso. La configurazione dei suoi 12 ponti ed il sistema di rampe interne riducono al minimo il rischio di danni durante le operazioni di imbarco/sbarco delle unità rotabili. 'Prosegue il calendario delle consegne di nuove navi per la flotta Grimaldi, con l' arrivo della Grande New Jersey', ha affermato l' amministratore delegato del Gruppo Emanuele Grimaldi. 'La nuova unità rientra nel programma di potenziamento e ringiovanimento della flotta, avviato dal Gruppo negli ultimi anni con diverse commesse di navi ultra tecnologiche, altamente flessibili e sempre più ecofriendly', ha concluso l' armatore napoletano. "La Grande New Jersey è una nave tecnologicamente all' avanguardia dotata di dispositivi che le permettono di abbattere le emissioni nocive e di raggiungere un' elevata efficienza energetica, garantendo così un trasporto realmente ecosostenibile. In particolare, essa è dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di un sistema di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Infine, rispetta le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra". La nave, attualmente in navigazione verso il Mediterraneo, raggiungerà il **porto di Salerno** a fine settembre ed entrerà in servizio sul collegamento ro/ro settimanale operato dal Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America (Canada, Stati Uniti e Messico), insieme alle già operative Grande Baltimora, Grande Halifax, Grande Houston, Grande Mirafiori, Grande New York e Grande Torino. La Grande New Jersey toccherà regolarmente 15 porti in Italia (Civitavecchia, Livorno, **Salerno**, Savona), Spagna (Valencia), Belgio (Anversa), Canada (Halifax), Stati Uniti (Baltimora, Davisville, Houston, Jacksonville, New York), e Messico (Altamira, Tuxpan, Veracruz).

Informativa
 Note e alcuni caratteri selezionati utilizzati nel titolo e nel sottotitolo sono stati specificati nella pagina pubblica. Per informazioni di dettaglio o sul template di questa informazione, premendo la navigazione di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante di fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

La Grande New Jersey entra nella flotta del Gruppo Grimaldi

07 SETTEMBRE 2020 - Genova



Napoli - La flotta del Gruppo Grimaldi si amplia con l' arrivo della nuova Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande New Jersey. "Lo scorso 4 settembre - informa una nota - il gruppo partenopeo ha, infatti, preso in consegna la quarta di una serie di sette navi commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan".

Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, la Grande New Jersey ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Battente bandiera italiana, la nave è tra le Pure Car & Truck Carrier più grandi sul mercato: può, infatti, trasportare circa 7.600 CEU o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. " Si tratta di una nave estremamente flessibile: con i suoi quattro ponti mobili, infatti, può imbarcare qualsiasi tipo di carico rotabile (furgoni, camion, trattori agricoli, autobus, scavatrici, ecc.) fino a 5,3 metri di altezza".

La Grande New Jersey è dotata di due rampe d' accesso, una laterale ed una di poppa, quest' ultima in grado caricare unità di carico fino a 150 tonnellate di peso. La configurazione dei suoi 12 ponti ed il sistema di rampe interne riducono al minimo il rischio di danni durante le operazioni di imbarco/sbarco delle unità rotabili.

iscriviti alla newsletter

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

iscriviti

La nave partita da Trieste

La Costa Deliziosa sbarca in Puglia I primi 350 crocieristi arrivano nel porto

Vito Fatiguso

BARI Sarà pure uno sbarco scandito dai tanti timori. Ma rivedere i crocieristi che toccano la terra barese ha scaldato i cuori di chi vive dell' economia del mare. E di chi crede che sia possibile tornare a crescere con tutte le precauzioni per la salute. Nel pomeriggio, al terminal crociere del porto di Bari, si è riaffacciata la Costa Deliziosa con i suoi 350 passeggeri. Si tratta di un «esperimento» pilota: ovvero una crociera di una settimana già partita da Trieste e proseguirà con tappe a Brindisi, Corigliano Rossano, Siracusa, Catania e Trieste. «Si allarga il cuore nel rivedere le navi da crociera - afferma Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità portuale** dell' Adriatico meridionale - è un segnale incoraggiante per tutti. Sono state introdotte misure severe di controllo e prevenzione contro la pandemia. Il tutto supportato dalle tecnologie. Questa ripartenza farà da apripista e non è un caso che sull' imbarcazione ci siano anche altri responsabili di compagnie che vogliono testare l' efficacia delle procedure adottate». «È un grande piacere poter tornare nuovamente in crociera con le nostre navi a Bari - ha dichiarato Carlo Schiavon, Country Manager Italia Costa Crociere - una destinazione storica della nostra programmazione del Mediterraneo, a cui siamo molto affezionati. Come unica compagnia di crociere italiana abbiamo deciso di ripartire proprio dal nostro Paese, perché offre una varietà di destinazioni uniche, come Bari, che sono molto attraenti sia per chi non le ha mai visitate, sia per chi le vuole riscoprire da una prospettiva diversa. Grazie alle nuove procedure sanitarie, a cui abbiamo lavorato con le **autorità** italiane e con l' aiuto di un panel di esperti, i nostri ospiti potranno godere della miglior vacanza in crociera, con tutte quelle esperienze che hanno sempre apprezzato, nel rispetto della massima sicurezza, non solo per chi è a bordo ma anche per le comunità delle destinazioni visitate». L' imbarco di passeggeri ha seguito le procedure previste dal Costa Safety Protocol: all' arrivo al terminal, che avviene in fasce orarie differenziate grazie al check-in online, c' è la verifica della temperatura corporea, del questionario sanitario e di un test con tampone antigenico. Il test sull' equipaggio, inoltre, viene inoltre ripetuto una volta al mese. La particolarità riguarda le escursioni: potranno essere effettuate solamente quando organizzate dalla compagnia in gruppi ristretti di persone, con controllo della temperatura prima di uscire e di rientrare a bordo, e utilizzo di mezzi igienizzati. «Siamo tutti impegnati a dare un messaggio di speranza - conclude Patroni Griffi - perché la conoscenza del Coronavirus ci rende più forti e capaci di reagire». La Costa Deliziosa sarà questa mattina a Brindisi. Ci vorrà potrà visitare Brindisi, Lecce, Ostuni, Otranto e Gallipoli.



L'arrivo Costa Deliziosa, così la crociera è tornata a Bari

Costa Deliziosa di Costa Crociere è stata la prima nave da crociera a fare scalo nel porto di Bari dopo il lockdown: è arrivata intorno alle 14, proveniente da Trieste, dove aveva imbarcato 350 passeggeri. Poco meno di 50 persone sono salite a bordo a Bari mentre a Brindisi, dove arriverà oggi, la nave non imbarcherà passeggeri.

Tornano le crociere con Costa Deliziosa

La nave sarà stamattina a Brindisi dopo la tappa a Bari

Ieri a Bari, oggi a Brindisi, nell'ambito di un itinerario di una settimana che toccherà solo porti italiani, riservato a ospiti italiani. Tornano le crociere nel porto messapico con l'approdo della di Costa Deliziosa. Partita da Trieste, nell'ambito di un itinerario di una settimana dedicato alla riscoperta, in sicurezza, del meglio dell'Italia, con scali solo in porti italiani dopo Brindisi la nave farà tappa a Corigliano-Rossano, Siracusa, Catania e Trieste, con ritorno a Bari previsto per lunedì 14 settembre. «È un grande piacere poter tornare nuovamente in crociera con le nostre navi», ha dichiarato Carlo Schiavon, Country Manager Italia Costa Crociere. «Come unica compagnia di crociere italiana abbiamo deciso di ripartire proprio dal nostro Paese, perché offre una varietà di destinazioni uniche, come Bari, che sono molto attraenti sia per chi non le ha mai visitate, sia per chi le vuole riscoprire da una prospettiva diversa. Grazie alle nuove procedure sanitarie, a cui abbiamo lavorato con le autorità italiane e con l'aiuto di un panel di esperti, i nostri ospiti potranno godere della miglior vacanza in crociera, con tutte quelle esperienze che hanno sempre apprezzato, nel rispetto della massima sicurezza, non solo per chi è a bordo ma anche per le comunità delle destinazioni visitate». L'imbarco degli ospiti di Costa Deliziosa, che per le prime tre crociere di settembre saranno solo residenti in Italia, ha seguito le procedure previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee. All'arrivo al terminal, che avviene in fasce orarie differenziate grazie al check-in online, ogni ospite è sottoposto al controllo della temperatura corporea, alla verifica del questionario sanitario e a un test con tampone antigenico. Solo dopo aver completato con successo queste verifiche, con l'esito del test, l'ospite viene considerato idoneo a imbarcare. Nell'eventualità di casi sospetti è possibile inoltre effettuare un test con tampone molecolare. Prima dell'imbarco anche l'equipaggio è stato sottoposto a test con tampone molecolare in momenti diversi, ed ha osservato un periodo di quarantena di 14 giorni. Il test sull'equipaggio viene inoltre ripetuto una volta al mese. A Brindisi, la nave arriverà alle 7 circa. Gli ospiti potranno visitare Brindisi, Lecce, Ostuni, Otranto, Gallipoli.



PORTO BITETTI (ITALIA IN COMUNE) E AZZARO (PD) CONDIVIDONO I TIMORI DEI SINDACATI IN MERITO AL NUOVO PIANO INDUSTRIALE

«Traffico container ridimensionato? Yilport ora deve rispettare i patti»

Non piace a parte della politica tarantina l' approccio con il territorio da parte della San Cataldo Container Terminal Spa. La società controllata dalla Yilport Holding, che da poco più di anno ha in concessione la gestione del Molo poli settoriale del Porto di Taranto, suscita le critiche di Piero Bitetti, consigliere provinciale e comunale di Italia in Comune, e di Gianni Azzaro, consigliere provinciale e comunale e coordinatore cittadino del Pd, soprattutto dopo la "fumata nera" emersa al termine del confronto tra le organizzazioni sindacali, Filt Cgil, Fit Ci sl e Uil Trasporti, e i vertici della società turca che opera al terminal container. Il piano industriale triennale, che prevede un ridimensionamento dei numeri del traffico container e del piano occupazionale, è stato rigettato dai sindacati di categoria perché la società ha rivisto al ribasso a causa della crisi economica globale dovuta alla pandemia da Covid-19. «Secondo le previsioni iniziali - stigmatizza Bitetti - per quanto concerneva il traffico merci, Yilport prevedeva di incrementare il volume dei container a 500 tonnellate entro il 2019. Per poi passare ad 1,6 milioni di tonnellate tra il 2021 e il 2024, a 2,6 milioni entro il 2036 ed infine arrivare alla soglia dei 4 milioni entro il 2045. Per quanto riguardava invece il piano occupazionale, per il 2019 era prevista un' occupazione pari a 108 unità; per il 2022 erano ipotizzate 425 unità, con numeri sempre più crescenti nel corso degli anni soprattutto per la categoria degli operai». L' esponente di Italia in Comune, condivide le preoccupazioni dei sindacati: «Ricordiamo alla società turca che ha in concessione il Molo Polisetoriale di Taranto per i prossimi 49 anni, che il territorio va rispettato così come vanno mantenuti gli impegni e che va utilizzato il tessuto economico produttivo locale per favorire lo sviluppo del territorio». E Azzaro sostiene la necessità della mediazione per salvaguardare i lavoratori del Porto di Taranto. «Invito tutti, sindacati e imprenditori, a lavorare sino alla fine - è l' appello di Gianni Azzaro - percorrendo la strada della mediazione per salvaguardare, da un lato, i lavoratori e, dall' altro, per accompagnare il Porto di Taranto verso il suo definitivo rilancio». Il confronto tra sindacati e azienda ser viva proprio per avviare un' analisi congiunta del piano industriale triennale. Ma, stando a quel che riferiscono i sindacalisti, «su diversi aspetti non ci sarebbero stati i chiarimenti richiesti». Per questo i rappresentanti dei lavoratori hanno abbandonato, dopo ore di confronto, la riunione. Per le organizzazioni sindacali, le affermazioni del management Yilport sarebbero contraddittorie e non corrisponderebbero al quadro reale della situazione. «I sindacati - sottolinea Azzaro - hanno richiesto al presidente dell' Autorità di Sistema portuale di Taranto, Sergio Prete, un incontro urgente per verificare la corrispondenza del piano industriale tra le affermazioni rilasciate nell' incontro tenuto in Confindustria e quanto, invece, era stato previsto nell' atto di concessione». Il coordinatore cittadino del Pd spera adesso che «si trovi una rapida soluzione ai problemi sollevati dalle organizzazioni sindacali magari grazie alla mediazione dello stesso presidente Prete e al lavoro che istituzioni ed enti locali possono mettere in campo. Certo - ammette il consigliere provinciale



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

e comunale del Partito democratico - il Porto è importante e i recenti interventi di ammodernamento e potenziamento delle strutture sono fondamentali per rilanciarlo definitivamente dopo anni di crisi, ma - insiste il coordinatore cittadino del Pd - i lavoratori, i nostri lavoratori, sono il vero capitale umano su cui puntare. La loro esperienza merita di essere recuperata e valorizzata e le loro sofferenze subite in questi anni devono essere considerate per poi farli inserire in un progetto che rilancerà non solo il Porto, ma l'intera area ionica. Su questo terreno, i sindacati, i lavoratori, le imprese sappiano già che troveranno il Pd (e i suoi ministri) al loro fianco».

MANFREDONIA IL PRESIDENTE PATRONI GRIFFI: «FINALMENTE LA PAROLA FINE SU VICENDA COMPLESSA E INBTRICATA»

Mercato ittico, gestione affidata alle cooperative dei pescatori

Decisione dell' Autorità portuale dopo anni di immobilismo

MANFREDONIA. Il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha annunciato di aver «affidato la gestione del mercato ittico, situato sul Molo di Tramontana del porto commerciale di Manfredonia, alla società cooperativa Produttori Ittici Manfredonia, a valle di una procedura comparativa finalizzata all' affidamento in concessione dell' area demaniale marittima che si estende su una superficie di quasi 13mila metri quadri». La notizia, attesa da anni, è stata accolta con moderata soddisfazione non solo dagli ambienti interessati della marineria sipontina, ma anche dai settori economici e finanziari, dall' intera popolazione manfredoniana, atteso che il mercato ittico costituisce il perno fondamentale di un **sistema** economico da sempre pilastro dell' economia cittadina e oltre. Si pone termine ad una vicenda burrascosa barcamenatasi fra mille difficoltà, contraddizioni, brusche fermate e timide ripartenze che hanno avuto il solo esito di stremare un settore economico e una categoria finita ridimensionata di oltre due terzi, e di accumulare debiti inverosimili in gran parte affibbiati agli ignari e incolpevoli cittadini. Vicende complesse oscure nelle quali è intervenuta anche la magistratura, e in odore di «infiltrazioni mafiose» come evidenziato nel provvedimento ministeriale di scioglimento dell' amministrazione comunale e nelle conseguenti interdittive. A determinare tanto "interessamento" per una attività semplice e pacifica, indubbiamente la sua valenza economica che gli esperti fanno ammontare a 40-50 milioni di euro l' anno che aumenterebbero di cinque volte al dettaglio e al netto di dispersioni varie. Una poderosa attività industriale cui è mancato, come attestano le varie fasi della vicenda, una dirigenza in grado di interpretare le evoluzioni del settore e dunque assicurare quelle tecniche organizzative che avrebbero non solo garantito la razionale gestione del settore ma anche promosso i possibili sviluppi. Questi anni di sbandamento della categoria ha indubbiamente maturato delle riflessioni che si spera tornino preziose per questa ennesima e si spera decisiva ripresa avviata dall' **Autorità portuale** proprietaria dell' immobile. «Finalmente scriviamo - afferma Patroni Griffi - la parola fine su una vicenda complessa e intricata. Proprio la complessità della procedura, determinata da una molteplicità di fattori burocratici coesistenti, ha determinato diverse fasi di stallo. Adesso si volta finalmente pagina. La flotta peschereccia sipontina, una delle più grandi di tutto l' Adriatico, avrà ora l' opportunità di mettere in atto piani strategici sinergici, a mare e a terra, per poter tenere testa al difficile equilibrio tra produzione e burocrazia; di essere in condizioni di parità con le altre marinerie organizzate e di intessere dialoghi proficui con le istituzioni nazionali e comunitarie». Michele Apollonio.



Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

PORTO Il pensiero del segretario dell' Ust Cisl Lavia

«Potenzialità ancora inespresse»

IL SEGRETARIO generale dell' Ust Cisl di Cosenza, Giuseppe Lavia scende in campo e fa conoscere il proprio pensiero all' indomani dell' incontro tenutosi presso il Porto di Schiavonea a Corigliano-Rossano. «La riunione sul Porto di Corigliano svoltasi venerdì 4 settembre tra l' Amministrazione Comunale di Corigliano-Rossano, l' **Autorità Portuale** rappresentata dal Commissario Agostinelli, la Capitaneria di Porto, gli onorevoli Forciniti, Abate e Sapia, l' assessore regionale Gallo, il consigliere Graziano, Cgil-Cisl-Uil, si è rivelata utile nel merito e nel metodo». A sostenerlo il segretario generale dell' Ust Cisl Cosenza, La via. «Nel merito -prosegue Laviaperché troppi sono ancora gli ostacoli sulla via del rilancio di una struttura **portuale** dalle grandi potenzialità ad oggi inespresse. Da un lato, c' è l' impegno del Commissario Agostinelli rispetto ai tempi necessari a completare i lavori su illuminazione, recinzione e fornitura idrica entro dicembre, rispetto ai quali vigileremo, perché condizioni indispensabili per ogni ipotesi di sviluppo della infrastruttura **portuale**. Dall' altro, è stato fatto il punto sullo stato dell' arte circa le procedure in corso di incameramento dei beni, alle quali sono strettamente legati la possibilità di realizzare l' alaggio e il varo e il possibile sviluppo della cantieristica di servizio, indispensabili per rafforzare la vocazione peschereccia del Porto. Per la Cisl - sottolinea Lavia - non è più il tempo di rinviare le opere previste di POT in POT: è necessario superare, con una sinergia interistituzionale, gli ostacoli burocratici legati all' adozione del Piano Regolatore **Portuale**, avviando finalmente la realizzazione dei lavori per il "terminal crocieristico", in considerazione del fatto che i 12 milioni di euro necessari sono disponibili. Il modo migliore per rafforzare la vocazione turistica e crocieristica di una struttura che, dopo anni, ha finalmente visto l' attracco nei giorni scorsi di una nave Costa Crociere. Ora è il momento di una nuova e più forte attenzione dell' **Autorità Portuale** verso il Porto della provincia di Cosenza". giu.sa.



Calabria: Catalfamo interviene sull' attraversamento stabile dello Stretto di Messina

(FERPRESS) - Cosenza, 7 SET - L' Assessore regionale alle Infrastrutture della Calabria, Domenico Catalfamo interviene sulla decisione della Conferenza delle Regioni per l' inserimento del progetto nel Piano straordinario di infrastrutturazione nazionale che verrà esaminato nella fase di conversione del cosiddetto "Decreto Agosto". Un elemento concreto per il possibile avvio di un' opera fortemente voluta dalle due Regioni e che potrebbe cambiare le sorti economiche e sociali dell' intero Paese. Ma, per non farsi trascinare da facili entusiasmi, oggi 4 settembre, si è costretti a chiedersi se ci saranno i tempi perché l' opera sia inserita nel recovery fund, unico reale strumento attuale di finanziamento. Le attuali modalità di attraversamento discontinue e a bassa velocità costituiscono una divisione fisica ed una barriera ad ogni principio di sviluppo di un' area da sempre economicamente penalizzata, nonostante le evidenti potenzialità. L' esistenza di un collegamento stabile porterebbe a un processo di rivitalizzazione dei territori ed all' imprescindibile ammodernamento delle reti infrastrutturali di connessione. L' Area dello Stretto e il **Porto di Gioia Tauro**, il più grande **porto**

del Mediterraneo, costituiranno un unicum trainante per le due Regioni e per il resto del Paese. L' analisi benefici/costi che negli anni scorsi è stata il presupposto per l' avvio dell' iter di appalto e la conseguente aggiudicazione dell' opera, se oggi venisse attualizzata, non potrebbe prescindere dal valutare anche la dirompente evoluzione delle dinamiche socio/economiche nel momento in cui i tre chilometri di distanza non costituiranno più l' insormontabile barriera psicologica ancorché fisica. Nascerebbe quella che sarebbe di fatto un' unica città metropolitana di oltre un milione di abitanti trasformando radicalmente un contesto territoriale in cui l' attuale reddito medio pro capite è di gran lunga inferiore alla media UE. Due città, entrambi sede di università con importante offerta formativa, nonché di importanti poli sanitari e attività terziarie e commerciali che si integrano e si completano, avrebbero una distanza che può essere assimilata a quella di uno spostamento caratteristico del trasporto pubblico urbano, inferiore o uguale a 30 minuti. L' Assessore Catalfamo evidenzia che gli studi tecnico/finanziari che hanno già dimostrato la valenza dell' opera possono essere palesemente confermati da una semplice analisi della domanda e dai dati sugli spostamenti attuali. Ogni giorno oltre 17.000 persone si spostano tra le sponde, oltre 6.000 sono spostamenti pedonali su traghetto e aliscafo, oltre 4000 gli autoveicoli tra auto, bus e camion. Fra questi spostamenti molti sono di tipo pendolare e, infatti, fra i territori delle città metropolitane di Reggio Calabria e Messina, sulla base dei dati rilevati dall' ISTAT nel censimento della popolazione, vi sono 9.774 spostamenti pendolari in un giorno ferialo medio, di cui il 51% sono effettuati per motivi di studio. Il 55% di questi è concentrato fra i comuni capoluogo. Allo stato attuale è necessaria più di un' ora per superare i 3 km che dividono le sponde, considerando i tempi necessari per spostamenti intermodali e/o di sosta dell' auto, attesa al traghetto ed attraversamento. Queste ed altre criticità sono emerse in tutta la loro gravità durante il lockdown, nel periodo in cui gli assurdi assembramenti agli imbarcaderi dei pendolari in attesa delle navi hanno acuito significativamente i rischi connessi all' emergenza sanitaria. Ancora più evidente il dato giornaliero sul collegamento ferroviario con 300 vagoni merci, 70 vagoni passeggeri che si comprende dall' assurdo anacronistico dei treni che si spezzano a Villa San Giovanni e poi si ricongiungono a Messina e viceversa, con relativi tempi che possono arrivare alle due ore e quindi ad una medievale velocità media di 1,5 km/h. La connessione ferroviaria diretta con la Sicilia consentirebbe agli operatori ferroviari l' effettuazione dei servizi di media e lunga





FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

bacino di riferimento costituirebbe il definitivo volano per il rilancio dell' Aeroporto dello Stretto. Le superiori oggettive riflessioni saranno senz' altro ampiamente condivise a prescindere da preconcetti e visioni ideologiche. Pertanto resta da chiedersi perché, non sussistendo impedimenti concreti, non si possa procedere come si sia fatto per tutte le altre grandi opere realizzate sul territorio nazionale e ritenute collegamenti strategici, come ad esempio i tunnel ferroviari di confine. Oggi, a fronte di un contenzioso dal costo improponibile, esiste un progetto definitivo approvato e addirittura una consegna dei lavori già avvenuta con l' esecuzione di un intervento sulla sponda calabrese. Basterebbe aggiornare il progetto attuale con modifiche che richiederebbero pochi mesi di impegno e si potrebbe dare concreta realizzazione a quanto annunciato. Invece si è costretti a chiedersi se davvero si intenda procedere in questa direzione. Questo interrogativo risulta ancora più pregnante nel momento in cui si apprende oggi dalla stampa che il MIT ha nominato una commissione di 16 membri di "alto profilo tecnico/istituzionale" che fornisca entro due mesi (!) gli "elementi per le valutazioni e le decisioni politiche". Tranne che non vengano individuate altre fonti certe di finanziamento, si auspica che una Commissione così qualificata proceda velocemente anticipando il termine di 60 giorni al fine di consentire che l' opera venga inserita nel Piano di Rilancio che dovrà essere inviato a Bruxelles entro il prossimo 15 ottobre. Necessario quindi che il Governo riduca i termini fissati o che, nelle more dell' acquisizione del rapporto dalla Commissione, inserisca il collegamento stabile come parte essenziale degli interventi infrastrutturali al sud con l' AV sino a Palermo, anche in ottemperanza alle indicazioni europee sulla continuità territoriale per il Corridoio 5 ex 1. L' Assessore Catalfamo ritiene che se ciò non troverà concreto riscontro l' opera per l' attraversamento dello Stretto, rimarrà un argomento di intrattenimento dell' anomala estate 2020, confermando purtroppo che nihil sub sole novum.

La Nuova Sardegna

Cagliari

Un'agenzia per salvare 200 portuali

Cagliari, dal Mise l'idea per sostenere i lavoratori che ora sfrutteranno la Naspi

CAGLIARI Da un lato un approfondimento di tutti gli strumenti disponibili per integrare la Naspi, anche attraverso strumenti di formazione, garantendo nel breve periodo il reddito dei lavoratori; dall'altro l'ipotesi di istituire un'agenzia, come nei casi precedenti già attuati nei porti di Taranto e di Gioia Tauro, in cui possano confluire i lavoratori dell'esito della call dell'**Autorità Portuale** di Cagliari. Sono queste le due novità emerse durante la videoconferenza al Ministero dello Sviluppo Economico sulla vertenza Porto Canale di Cagliari, dopo il rifiuto di Contship di voler prolungare per i 200 lavoratori la cassa integrazione per cessazione dell'attività nello scalo industriale del capoluogo sardo. All'incontro, presieduto dalla sottosegretaria al Mise Alessandra Todde, hanno partecipato il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Sardegna, il sindaco di Cagliari Paolo Truzzu, l'**Autorità Portuale**, Invitalia e le sigle sindacali. «Nel corso di questi giorni, dopo il tavolo della scorsa settimana, ho interloquito con tutti gli attori per discutere le varie ipotesi da mettere in campo per garantire il futuro dei lavoratori. Il Mise, con il contributo di tutte le parti coinvolte, ha delineato un percorso condiviso per permettere la risoluzione della vicenda nel minor tempo possibile - spiega la sottosegretaria Todde - seguiamo attentamente la vertenza approfondendo i due temi emersi in parallelo e lavoriamo per aggiornarci nuovamente in tempi molto stretti, in modo che sia possibile definire un percorso condiviso con tutte le parti coinvolte. L'incontro sarà riconvocato entro una decina di giorni e il Mise continuerà, come sempre ha fatto, a lavorare in sinergia come facilitatore istituzionale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati», conclude l'esponente del governo. Nel frattempo si attendono gli sviluppi della call internazionale dell'Authority con del gruppo anglo-olandese della Pifim, che lavora con la Port of Amsterdam International: già depositata un'istanza di concessione che sarà sottoposta ad un'attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall'**Autorità del mare di Sardegna (Adsp)**.



L'Unione Sarda

Cagliari

Un nuorese guida una company senza soci per conquistare la banchina di Cagliari

Porto canale, segreti tra Londra e Bolotana

La misteriosa offerta di concessione del Terminal Container, società con troppi buchi neri

Mauro Pili Benjamin Piercy la rotta tra Badde e Salighes, la valle dei salici, nella contea di Bolotana, e Londra la tracciò in tempi non sospetti. Ingegnere britannico in trasferta, nel lontano 1863 fu spedito in Sardegna a progettare per conto della "Compagnia per le ferrovie reali sarde" la rete dei binari che ancor oggi collega Cagliari con Olbia e Chilivani con Porto Torres. Il suo ingegno progettuale fu encomiabile e per ringraziarlo della generosa attività nella costruzione della maggiore opera pubblica sarda dell'epoca ricevette denari e svariati terreni nell'agro di Bolotana. In quella tenuta realizzò, con un investimento di oltre un milione di lire, strabordante per l'epoca, quello che venne subito definito un monumento all'agricoltura. A rendere indelebile quel legame tra Bolotana e Londra resta intatta nella sua maestosità la villa, in stile inglese, che fece realizzare come dimora di famiglia, frequentata, raccontano le cronache della storia reale, da Umberto di Savoia, futuro re d'Italia. Dal Tirso al Tamigi Da allora di acqua sotto i ponti del fiume Tirso, a sud del territorio del Marghine, verso la piana di Ottana, ne è passata tanta, quasi quanta quella sotto il Tamigi, nel cuore di Londra. Quel legame anglosassone sembrava, ormai, dissolto nella storia quando, invece, di punto in bianco, come un fulmine a ciel dormiente, spunta nell'agone finanziario internazionale un vicolo di Bolotana. La via è dedicata a Juane Maria Angioy, il patriota rivoluzionario sardo che combatté i Savoia come nessun altro. Il tracciato per raggiungere il numero 13 dell'omonima via è inerpicato in sentieri stretti e angusti, inaccessibili se non a piedi. La nuova rotta tra Londra e Bolotana parte da qui, nel proscenio più alto del borgo scelto da Piercy come sua dimora sarda. Quella che stiamo per raccontarvi non è una spy story finanziaria, anche se per molti versi potrebbe assomigliarvi. È, semmai, una ricostruzione documentale di fatti e personaggi, di ambizioni e millanterie che riguardano il futuro di una delle infrastrutture strategiche più importanti della Sardegna, il Porto terminal Mediterraneo di Cagliari, meglio noto come il Porto Canale. Qualche giorno fa le trombe hanno annunciato che la missione era compiuta, un'offerta dichiarata importantissima si candidava alla concessione di 1600 metri di banchina e 38 ettari di piazzali nel cuore del Golfo degli Angeli, tra il molo di Luna Rossa e quello delle petroliere di Moratti. Nel compendio anche uno sputo di Zona franca doganale, appena 6 ettari, preclusa ai sardi, e una fantomatica Zona economica speciale mai istituita. La festa non dura molto. Il tempo di cercare nel veloce archivio dell'etere il nome della società candidata al governo del porto canale e la bottiglia di champagne ritorna nel freezer delle gazzose. I facili entusiasmi non prendono piede nonostante l'anonima società Pifim Company, in gara solitaria per la gestione del porto terminal, si faccia scortare dal nome apparentemente altisonante di una società olandese, legata al Porto di Amsterdam. Un avalimento che in realtà nessuno conferma e che nelle carte depositate sembrerebbe generico e inconsistente. Gli scrigni segreti e Reali Le informazioni sono frammentarie sino a quando non si aprono gli scrigni della finanza londinese. Un mare magnum di società senza storia e senza certificazioni, nate e defunte con il passar del giorno e della notte. Un castello infinito di incroci societari, di anelli di congiunzione che rendono questa vicenda molto di più che una semplice "call", chiamata, per la gestione del porto terminal di Cagliari. Quello che stiamo per mettere nero su bianco è circoscritto in carte ufficiali, estrapolate dai registri finanziari di Londra e acquisiti attraverso i pertugi dei giochi finanziari all'ombra del Big Ben e



della contea di Bolotana. I dettagli dell' offerta e della società candidata alla gestione di un' infrastruttura strategica nel Mediterraneo sono tenuti sotto copertura. Non ne



L'Unione Sarda

Cagliari

svela i contenuti l' **Autorità** di **sistema** che gestisce i porti della Sardegna e non ne parlano i diretti interessati. Non resta che affidarsi alle carte segrete e alle verifiche sul campo. La prima società Pifim nasce a Bolotana. È il 26 febbraio del 2013. La costituisce Anna Maria Corrias, una giovane donna trentenne di Oliena. In paese a Bolotana la conoscono come la consorte di Davide Pinna. Ed è proprio quest' ultimo che il 20 giugno del 2016 sbarca nella compagine societaria della Pifim di Bolotana, con sede fiscale in via Ariosto 13 a Nuoro. Con lui altri soggetti, tra i quali uno riconducibile a un fallimento firmato dal Tribunale di Cagliari. Attività inesistente. In sonno, direbbero in altro consesso. Società e barattoli Nel frattempo, però, a Londra si agita Mister Castaldi, Fabio all' anagrafe. Produce e genera società più di quanti barattoli di pomodori pelati si producono nelle conserviere nel mese di agosto. Una catena di montaggio. Il 2 febbraio del 2016 registra alla Camera di commercio di Londra la Pifim Company Ltd. Apparentemente solo una coincidenza. Un' omonimia internazionale, direbbe qualcuno. Ma non è così. Castaldi è un inseminatore societario seriale e le cronache raccontano una storia inquietante con legami finanziari con una delle più cruente criminalità organizzate, la 'Ndrangheta. Dopo un mese e 8 giorni dalla costituzione della società Castaldi si dimette. Da Amleto al dominus E lascia la guida ad una giovane signorina estone, Kaja Variku, che a sua volta lascerà la società il primo dicembre del 2017. Ne assume le redini un tizio dal nome emblematico, Amleto e di cognome Del Tito. Nel frattempo nella società nullatenente approda il giovane di Bolotana, quel Davide Pinna che la Pifim la gestiva anche nella sua dimora sarda. Amleto si fa da parte il 18 febbraio del 2019. Il dominus diventa il bolotanesi di Londra. Si nomina direttore, senza dipendenti e senza bilanci certificati. Nel frattempo trova il tempo per vendere la società Pifim di Bolotana. L' acquirente non lo trova lontano. A sborsare, così c' è scritto, 50 mila euro per l' acquisto della società è tale Antonino Ninniri, residenza fiscale nella stessa abitazione dove Pinna ha dislocato altre società a lui riconducibili. In realtà in quella stessa dimora Ninniri aveva dichiarato di possedere una falegnameria e l' aveva pure registrata alla Camera di Commercio di Nuoro. L' operazione è tutta familiare, l' acquirente è il fratello della madre di Pinna. A Bolotana trovare il numero tredici di via Angioy non è facile. Anche le carte satellitari la dichiarano impercorribile. A piedi, però, ci si può arrivare. Serrande abbassate, porta sbarrata e cassetta della posta murata di recente. A Londra, invece, l' ufficio c' è ma non si vede. Il gioco di prestigio è tutto scritto nelle residenze dichiarate nelle società di Pinna. L' ufficio a ore La street è altisonante. A due passi dagli show room della Ferrari e della Bentley. Al secondo piano della Berkeley Square House, al codice W1J 6BD, però, non c' è la fosforescente insegna della Pifim di Pinna ma un ufficio a ore, virtuale o fisico. Puoi prenderlo in affitto, virtualmente paghi 160 euro al mese, puoi fregiarti di quella location nel bigliettino da visita ma non hai né sedia né scrivania. Oppure uno spazio ufficio per 410 euro per persona al mese. Il giovanotto di Bolotana si è fatto furbo. In quello spazio virtuale a tempo ci ha schiaffato una miriade di società per quella che nei suoi ambiziosi piani da business man doveva essere una holding. Società per fare cinema e sport, cavare minerali da sconosciute miniere e curare pazienti speciali in fantomatiche cliniche da mille e una notte. E, infine, i traffici marittimi. Pifim Maritime Industries Ltd, l' ultima creatura nata il dieci gennaio del 2020, ovviamente con sede nell' ufficio virtuale, senza sedia e senza scrivania. È più facile raccontare di cosa non si vorrebbe occupare piuttosto che di quante società ha generato nella sua scalata londinese in questi ultimi due anni. Il sito della company raffigura le immagini degli skyline dei grattacieli più afrodisiaci del denaro a pedate, salvo, poi, non dichiarare un solo dato oltre la home page. Nessuna clinica funzionante, nessuna miniera attiva, nessuna nave al cospetto di un porto canale deserto più che mai. L' offerta presentata è, dunque, più che misteriosa, non tanto nei protagonisti, quanto negli obiettivi.

L'Unione Sarda

Cagliari

Caimani e soap opera Il Porto canale di Cagliari serve ai caimani del mare e del transshipment più da chiuso e in pessime mani piuttosto che attivo e concorrenziale. La soap opéra del Porto canale è solo agli inizi e il giacimento di documenti della city londinese promette molte sorprese, non foss' altro per la storia dei protagonisti. Da mister Davide Pinna da Bolotana a Fabio Castaldi, il precursore londinese della Pifim a processo per quella miriade di società costituite sulle sponde del Tamigi, dove un fiume di denaro della 'Ndrangheta avrebbe trovato dimora. Gli intrecci tra gli uffici virtuali di Berkeley Square e le viuzze del regno di Badde e Salighes a Bolotana per mettere le mani sul porto canale di Cagliari sono appena agli inizi.

Porti: Cagliari, un'agenzia per salvare i 200 lavoratori

Da un lato un approfondimento di tutti gli strumenti disponibili per integrare la Naspi, anche attraverso la formazione, garantendo nel breve periodo il reddito dei lavoratori; dall'altro l'ipotesi di istituire un'agenzia, come già successo per i porti di Taranto e Gioia Tauro, in cui possano confluire i lavoratori dopo l'esito della call per l'affidamento ai nuovi concessionari del terminal. Sono queste le novità emerse durante la videoconferenza al ministero dello Sviluppo Economico sulla vertenza del porto canale di Cagliari, dopo il rifiuto di Contship di prolungare per i 200 portuali la cassa integrazione per cessazione dell'attività nello scalo industriale del capoluogo sardo. All'incontro, presieduto dalla sottosegretaria al Mise Alessandra Todde, hanno partecipato i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Sardegna, il sindaco di Cagliari Paolo Truzzu, l'**Autorità portuale**, Invitalia e le sigle sindacali. "Nel corso di questi giorni, dopo il tavolo della scorsa settimana, ho interloquito con tutti gli attori per discutere le varie ipotesi da mettere in campo per garantire il futuro dei lavoratori. - spiega l'esponente del governo - Il Mise, con il contributo di tutte le parti coinvolte, ha delineato un percorso condiviso per permettere la risoluzione della vicenda nel minor tempo possibile. Seguiamo attentamente la vertenza approfondendo i due temi emersi oggi in parallelo e lavoriamo per riaggiornarci in tempi molto stretti così da definire un percorso condiviso. Il tavolo - annuncia Todde - sarà riconvocato entro una decina di giorni e il Mise continuerà a lavorare in sinergia come facilitatore istituzionale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati". Nel frattempo si attendono gli sviluppi della call internazionale dell'Authority con il gruppo anglo-olandese che ha presentato un'offerta: si tratta della Pifim, società che lavora con la Port of Amsterdam International. Una apposita commissione tecnica sta già valutando la documentazione presentata per capire se tutti i requisiti per affidare la concessione sono in regola.



I lavoratori del Porto Canale di Cagliari potrebbero confluire in un'agenzia per il lavoro portuale temporaneo

Conclusa la riunione sulla vertenza presso il Mise I lavoratori del **Porto** Canale di Cagliari che attualmente percepiscono l' indennità mensile di disoccupazione potrebbero confluire in un' agenzia per il lavoro portuale temporaneo analogamente a quanto accaduto nei porti di **Taranto** e Gioia Tauro. Nella riunione odierna presso il Ministero dello Sviluppo economico sulla vertenza del **Porto** Canale di Cagliari si è discusso delle possibili soluzioni per poter dare delle prospettive ai circa 200 lavoratori ex **Porto** Industriale di Cagliari, oggi in Naspi, a seguito al rifiuto da parte di Contship Italia di procedere a prolungare la cassa integrazione per cessazione dell' attività. «Il Ministero dello Sviluppo Economico, con il contributo di tutte le parti coinvolte - ha reso noto la sottosegretaria Alessandra Todde a conclusione della riunione - ha delineato un percorso condiviso per permettere la risoluzione della vicenda nel minor tempo possibile. Sulla base di quanto è emerso al tavolo - ha spiegato - da una parte è necessario approfondire tutti gli strumenti disponibili per integrare la Naspi, anche attraverso strumenti di formazione, garantendo nel breve periodo il reddito dei lavoratori. Dall' altra, analizzare la normativa con cui istituire un' agenzia, in base al precedente del **porto** di **Taranto** e di Gioia Tauro, in cui possano confluire i lavoratori in attesa - ha specificato la sottosegretaria riferendosi alla gara indetta per individuare un operatore che gestisca il container terminal al **Porto** Canale (del 31 agosto 2020) - che si chiariscano le prospettive della call gestita dall' Autorità Portuale». «In conclusione - ha aggiunto Todde - seguiamo attentamente la vertenza approfondendo questi due temi in parallelo, e lavoriamo per riaggiornarci in tempi molto stretti così da definire un percorso condiviso con tutte le parti coinvolte. Il tavolo sarò riconvocato entro una decina di giorni e il Mise continuerà, come sempre ha fatto, a lavorare in sinergia come facilitatore Istituzionale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati».



Porto canale di Cagliari, tavolo al Mise: un'agenzia per salvare i 200 lavoratori

Da un lato un approfondimento di tutti gli strumenti disponibili per integrare la Nasp, anche attraverso strumenti di formazione, garantendo nel breve periodo il reddito dei lavoratori; dall' altro l' ipotesi di istituire un' agenzia , come nei casi precedenti già attuati nei porti di Taranto e di Gioia Tauro, in cui possano confluire i lavoratori. Sono queste le due novità emerse durante la videoconferenza al ministero dello Sviluppo economico sulla vertenza Porto canale di Cagliari , dopo il rifiuto di Contship di voler prolungare per i 200 lavoratori la cassa integrazione per cessazione dell' attività nello scalo industriale del capoluogo sardo. All' incontro, presieduto dalla sottosegretaria al Mise, Alessandra Todde , hanno partecipato il ministero delle Infrastrutture e trasporti, la Regione Sardegna, il sindaco di Cagliari, Paolo Truzzu , l' **Autorità portuale**, Invitalia e le sigle sindacali. "Nel corso di questi giorni, dopo il tavolo della scorsa settimana, ho interloquito con tutti gli attori per discutere le varie ipotesi da mettere in campo per garantire il futuro dei lavoratori. Il Mise, con il contributo di tutte le parti coinvolte, ha delineato un percorso condiviso per permettere la risoluzione della vicenda nel minor tempo possibile - spiega Todde -. Seguiamo attentamente la vertenza approfondendo i due temi emersi oggi in parallelo e lavoriamo per riaggiornarci in tempi molto stretti così da definire un percorso condiviso con tutte le parti coinvolte. Il tavolo sarà riconvocato entro una decina di giorni e il Mise continuerà, come sempre ha fatto, a lavorare in sinergia come facilitatore istituzionale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati", conclude l' esponente del Governo. Nel frattempo si attendono gli sviluppi della call internazionale dell' Authority con del gruppo anglo-olandese della Pifim, che lavora con la Port of Amsterdam international: già depositata un' istanza di concessione che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' **Autorità** del mare di Sardegna (Adsp). "Ora che è archiviata l' era Contship, con questa inaspettata e irresponsabile azione che ha segnato la fine della cig e l' avvio dei licenziamenti per i 200 lavoratori, ci stiamo concentrando sulle varie possibilità per tenere i lavoratori in un gruppo omogeneo e dargli una protezione di reddito". Lo dice all' Ansa il segretario generale della Uiltrasporti Sardegna, William Zonca , al termine della videoconferenza con il Mise. "Bisogna studiare una forma di transizione per essere pronti al riassorbimento dei 200 ex Cict - aggiunge - e riteniamo che partire dalla Naspi per poi avere un' agenzia ad hoc, che potrebbe prendere a modello di quanto già fatto a Taranto e Gioia Tauro, possa essere la strada che deve essere percorsa e anche quella più compatibile con la situazione attuale, in attesa della verifica della manifestazione di interesse emersa con la call dell' Authority del mare di Sardegna per la ricerca del nuovo terminalista". Attualmente i 200 lavoratori potranno contare su un contributo Naspi di circa 1.300 lordi, che dal quarto mese viene decurtata del 3 per cento ogni 30 giorni.



Shipping Italy

Cagliari

Ipotesi nuova agenzia per i lavoratori portuali anche a Cagliari

Da un lato un approfondimento di tutti gli strumenti disponibili per integrare la Naspi (indennità di disoccupazione) anche attraverso la formazione garantendo nel breve periodo il reddito dei lavoratori; dall' altro l' ipotesi di istituire un' agenzia, come già successo nei porti di **Taranto** e Gioia Tauro, in cui possano confluire i lavoratori dopo l' esito della gara per l' affidamento a nuovi concessionari del terminal container. Sono queste le novità emerse durante la videoconferenza al ministero dello Sviluppo Economico sulla vertenza del **porto** canale di Cagliari, dopo il rifiuto di Contship di prolungare per i 200 portuali la cassa integrazione per cessazione dell' attività nello scalo del capoluogo sardo. All' incontro, presieduto dalla sottosegretaria al Ministero dello sviluppo economico, Alessandra Todde, hanno partecipato i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Sardegna, il sindaco di Cagliari, l' Autorità di sistema portuale, Invitalia e le sigle sindacali. "Nel corso di questi giorni, dopo il tavolo della scorsa settimana, ho interloquito con tutti gli attori per discutere le varie ipotesi da mettere in campo per garantire il futuro dei lavoratori" ha spiega il sottosegretario Todde. "Il Mise, con il contributo di tutte le parti coinvolte, ha delineato un percorso condiviso per permettere la risoluzione della vicenda nel minor tempo possibile. Seguiamo attentamente la vertenza approfondendo i due temi emersi oggi in parallelo e lavoriamo per riaggiornarci in tempi molto stretti così da definire un percorso condiviso". Il tavolo sarà riconvocato entro una decina di giorni e il Mise "continuerà a lavorare in sinergia come facilitatore istituzionale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati". Nel frattempo si attendono gli sviluppi della gara internazionale bandita della port authority e a cui ha risposto la società britannica Pifim (del cui track record e della cui solidità in molti dubitano) con il supporto della Port of Amsterdam International. Una apposita commissione tecnica sta già valutando la documentazione presentata per capire se tutti i requisiti per affidare la concessione siano in regola. Nel **porto** di **Taranto** già nel 2017 era stata costituita una agenzia per la somministrazione del lavoro in **porto** e per la riqualificazione professionale ribattezzata **Taranto** Port Workers Agency Srl secondo quanto previsto dall' art. 4 del D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla legge 27/02/2017 n.18 . Lo stesso è avvenuto a Gioia Tauro con un agenzia che si chiama Gioia Tauro Port Agency Srl.



Da un lato un approfondimento di tutti gli strumenti disponibili per integrare le Naspi (indennità di disoccupazione) anche attraverso la formazione garantendo nel breve periodo il reddito dei lavoratori; dall'altro l'ipotesi di istituire un'agenzia, come già successo nei porti di Taranto e Gioia Tauro, in cui possano confluire i lavoratori dopo l'esito

Transportonline

Cagliari

Porti: Cagliari, un'agenzia per salvare i 200 lavoratori

Tavolo al Mise con Todde, "lavoriamo anche per integrare Naspi". CAGLIARI - Da un lato un approfondimento di tutti gli strumenti disponibili per integrare la Nasp, anche attraverso strumenti di formazione, garantendo nel breve periodo il reddito dei lavoratori; dall'altro l'ipotesi di istituire un'agenzia, come nei casi precedenti già attuati nei porti di Taranto e di Gioia Tauro, in cui possano confluire i lavoratori dell'esito della call dell'Autorità Portuale di Cagliari. Sono queste le due novità emerse durante la videoconferenza al Ministero dello Sviluppo Economico sulla vertenza Porto Canale di Cagliari, dopo il rifiuto di Contship di voler prolungare per i 200 lavoratori la cassa integrazione per cessazione dell'attività nello scalo industriale del capoluogo sardo. All'incontro, presieduto dalla sottosegretaria al Mise Alessandra Todde, hanno partecipato il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Sardegna, il sindaco di Cagliari Paolo Truzzu l'Autorità Portuale, Invitalia e le sigle sindacali. "Nel corso di questi giorni, dopo il tavolo della scorsa settimana, ho interloquito con tutti gli attori per discutere le varie ipotesi da mettere in campo per garantire il futuro dei lavoratori. Il Mise, con il contributo di tutte le parti coinvolte, ha delineato un percorso condiviso per permettere la risoluzione della vicenda nel minor tempo possibile - spiega Todde - seguiamo attentamente la vertenza approfondendo i due temi emersi oggi in parallelo e lavoriamo per riaggiornarci in tempi molto stretti così da definire un percorso condiviso con tutte le parti coinvolte. Il tavolo sarà riconvocato entro una decina di giorni e il Mise continuerà, come sempre ha fatto, a lavorare in sinergia come facilitatore Istituzionale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati", conclude l'esponente del governo.



Federlogistica, Merlo: 'Il recovery fund, richieste dai porti molto localistiche'

07 Sep, 2020 Roma - 'Ormai da diversi giorni assistiamo all' annuncio, in ordine sparso, delle rischiereste che starebbero per essere presentate al Governo da quasi tutte le principali realtà portuali italiane per ottenere le risorse del Recovery fund. Pare di assistere a una fiera delle vanità molto localistica'. Lo dichiara il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo, che aggiunge: 'Quello che sta succedendo è esattamente l' opposto di ciò che tutti invocano, ossia una programmazione di carattere nazionale, sotto una regia unica del ministero. Cosa peraltro prevista dalla riforma Delrio'. 'Rischiando da un lato di perdere una grande occasione per affrontare problemi strutturali come i dragaggi o l' adeguamento delle banchine ai cambiamenti climatici e alla qualificazione ambientale - prosegue Merlo - dall' altro di vedere magari rispolverati vecchi progetti ambiziosi destinati ad accrescere una capacità già oggi eccessiva soprattutto nel settore container. Tutto questo aggravato dal fatto che i nuovi piani regolatori di sistema portuale non sono mai stati predisposti, salvo rarissimi casi'. 'Le risorse del recovery fund possono essere occasione anche per la vera integrazione intermodale e per il potenziamento del disegno logistico nazionale - suggerisce Merlo - per un piano straordinario di dragaggi con procedure d' urgenza, per l' elettrificazione delle banchine e l' avvio di progetti legati all' idrogeno'. 'Ci auguriamo che il ministero adotti criteri selettivi ragionati e di visione, tenuto conto della trasformazione in atto nei mercati globali, e non si pieghi alle spinte territoriali e provinciali che sono da sempre causa di gravi errori per la portualità italiana', conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Informazioni Marittime

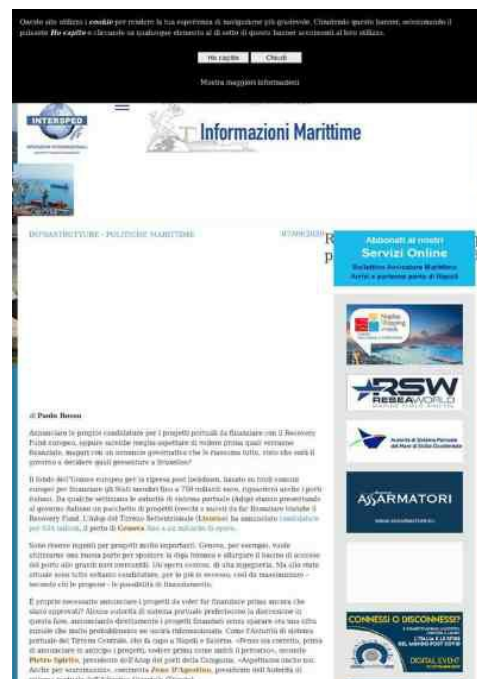
Focus

Recovery fund, anticipare oppure no i progetti portuali candidati?

Livorno ha annunciato opere per 634 milioni, Genova per un miliardo. L' Adsp di Napoli e quella di Trieste preferiscono mantenere la discrezione e annunciare direttamente i finanziati. Secondo Federlogistica è sintomo di scarsa centralizzazione

PAOLO BOSSO

di Paolo Bosso Annunciare le proprie candidature per i progetti portuali da finanziare con il Recovery Fund europeo, oppure sarebbe meglio aspettare di vedere prima quali verranno finanziate, magari con un annuncio governativo che le riassume tutte, visto che sarà il governo a decidere quali presentare a Bruxelles? Il fondo dell' Unione europea per la ripresa post lockdown, basato su titoli comuni europei per finanziare gli Stati membri fino a 750 miliardi euro, riguarderà anche i porti italiani. Da qualche settimana le autorità di sistema portuale (**Adsp**) stanno presentando al governo italiano un pacchetto di progetti (vecchi o nuovi) da far finanziare tramite il Recovery Fund. L' **Adsp** del Tirreno Settentrionale (Livorno) ha annunciato candidature per 634 milioni , il porto di Genova fino a un miliardo di opere . Sono risorse ingenti per progetti molto importanti. Genova, per esempio, vuole utilizzarne una buona parte per spostare la diga foranea e allargare il bacino di accesso del porto alle grandi navi mercantili. Un' opera costosa, di alta ingegneria. Ma allo stato attuale sono tutte soltanto candidature, per lo più in eccesso, così da massimizzare - secondo chi le propone - le possibilità di finanziamento. È proprio necessario annunciare i progetti da voler far finanziare prima ancora che siano approvati? Alcune autorità di sistema portuale preferiscono la discrezione in questa fase, annunciando direttamente i progetti finanziati senza sparare ora una cifra iniziale che molto probabilmente ne uscirà ridimensionata. Come l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, che fa capo a Napoli e Salerno. «Penso sia corretto, prima di annunciare in anticipo i progetti, vedere prima come andrà il percorso», secondo Pietro Spirito , presidente dell' **Adsp** dei porti della Campania. «Aspettiamo anche noi. Anche per scaramanzia», commenta Zeno D' Agostino , presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale (Trieste). Secondo alcuni, questi annunci anticipati delle **Adsp** per progetti ancora da finanziare rischiano solo di confondere, rappresentando il sintomo della mancanza di una programmazione nazionale. «Pare di assistere a una fiera delle vanità molto localistica» per Luigi Merlo , presidente di Conftrasporto-Federlogistica, secondo il quale «quello che sta succedendo è esattamente l' opposto di ciò che tutti invocano, ossia una programmazione di carattere nazionale, sotto una regia unica del ministero. Cosa peraltro prevista della riforma Delrio».



Merlo su Recovery fund e porti: 'Fiera delle vanità localistica'

Redazione

ROMA Recovery fund e porti: Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrasperto, critica le azioni messe in campo dalle realtà portuali, accusate di avere una visione troppo locale. Ormai da diversi giorni -dichiara Merlo- assistiamo all'annuncio, in ordine sparso, delle richieste che starebbero per essere presentate al Governo da quasi tutte le principali realtà portuali italiane per ottenere le risorse del Recovery fund. Pare di assistere a una fiera delle vanità molto localistica. Quello che sta succedendo -aggiunge- è esattamente l'opposto di ciò che tutti invocano, ossia una programmazione di carattere nazionale, sotto una regia unica del Ministero. Cosa peraltro prevista della riforma Delrio. Per il presidente così facendo si corre il rischio di perdere una grande occasione per affrontare problemi strutturali come i dragaggi o l'adeguamento delle banchine ai cambiamenti climatici e alla qualificazione ambientale. Non solo, aggiunge, si potrebbe vedere magari rispolverati vecchi progetti ambiziosi destinati ad accrescere una capacità già oggi eccessiva soprattutto nel settore container. Tutto questo aggravato dal fatto che i nuovi piani regolatori di Sistema portuale non sono mai stati predisposti, salvo rarissimi casi. Le risorse del Recovery fund per i porti possono essere occasione anche per la vera integrazione intermodale e per il potenziamento del disegno logistico nazionale -suggerisce Merlo- per un piano straordinario di dragaggi con procedure d'urgenza, per l'elettrificazione delle banchine e l'avvio di progetti legati all'idrogeno. Ci auguriamo -conclude- che il Ministero adotti criteri selettivi ragionati e di visione, tenuto conto della trasformazione in atto nei mercati globali, e non si pieghi alle spinte territoriali e provinciali che sono da sempre causa di gravi errori per la portualità italiana.



Porti, Merlo attacca sul Recovery Fund: "Fiera delle vanità"

Roma - 'Ormai da diversi giorni assistiamo all' annuncio, in ordine sparso, delle richieste che starebbero per essere presentate al Governo da quasi tutte le principali realtà portuali italiane per ottenere le risorse del Recovery fund. Pare di assistere a una fiera delle vanità molto localistica'. Lo dichiara il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo, che aggiunge: 'Quello che sta succedendo è esattamente l' opposto di ciò che tutti invocano, ossia una programmazione di carattere nazionale, sotto una regia unica del Ministero. Cosa peraltro prevista della riforma Delrio'. 'Rischiando da un lato di perdere una grande occasione per affrontare problemi strutturali come i dragaggi o l' adeguamento delle banchine ai cambiamenti climatici e alla qualificazione ambientale - prosegue Merlo - dall' altro di vedere magari rispolverati vecchi progetti ambiziosi destinati ad accrescere una capacità già oggi eccessiva soprattutto nel settore container. Tutto questo aggravato dal fatto che i nuovi piani regolatori di sistema portuale non sono mai stati predisposti, salvo rarissimi casi'. 'Le risorse del recovery fund possono essere occasione anche per la vera integrazione intermodale e per il potenziamento del disegno logistico nazionale - suggerisce Merlo - per un piano straordinario di dragaggi con procedure d' urgenza, per l' elettrificazione delle banchine e l' avvio di progetti legati all' idrogeno'. 'Ci auguriamo che il Ministero adotti criteri selettivi ragionati e di visione, tenuto conto della trasformazione in atto nei mercati globali, e non si pieghi alle spinte territoriali e provinciali che sono da sempre causa di gravi errori per la portualità italiana', conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.

informativa

Non è alcun partito interessato all'azione locale e nazionale, come specificato nella pagina pubblica. Per informazioni al cliente di un servizio di consulenza, si prega di contattare il numero di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante di di fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

Scegli il più personalizzato

Porti, Merlo attacca sul Recovery Fund: "Fiera delle vanità"

07 SETTEMBRE 2020 - Genova

Roma - "Ormai da diversi giorni assistiamo all'annuncio, in ordine sparso, delle richieste che starebbero per essere presentate al Governo da quasi tutte le principali realtà portuali italiane per ottenere le risorse del Recovery fund. Pare di assistere a una fiera delle vanità molto localistica".

Lo dichiara il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo, che aggiunge: "Quello che sta succedendo è esattamente l'opposto di ciò che tutti invocano, ossia una programmazione di carattere nazionale, sotto una regia unica del Ministero. Cosa peraltro prevista della riforma Delrio".

Iscriviti alla newsletter

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

Si iscrivi

"Rischiando da un lato di perdere una grande occasione per affrontare problemi strutturali come i dragaggi o l'adeguamento delle banchine ai cambiamenti climatici e alla qualificazione ambientale - prosegue Merlo - dall'altro di vedere magari rispolverati vecchi progetti ambiziosi destinati ad accrescere una capacità già oggi eccessiva soprattutto nel settore container. Tutto questo aggravato dal fatto che i nuovi piani regolatori di sistema portuale non sono mai stati predisposti, salvo rarissimi".

Recovery fund, Merlo (Federlogistica): "Fermiamo la fiera delle vanità nei porti"

Roma - 'Ormai da diversi giorni assistiamo all' annuncio, in ordine sparso, delle rischiereste che starebbero per essere presentate al Governo da quasi tutte le principali realtà portuali italiane per ottenere le risorse del Recovery fund. Pare di assistere a una fiera delle vanità molto localistica'. Lo dichiara il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo , già presidente dell' Autorità portuale di Genova, che aggiunge: 'Quello che sta succedendo è esattamente l' opposto di ciò che tutti invocano, ossia una programmazione di carattere nazionale, sotto una regia unica del ministero. Cosa peraltro prevista della riforma Delrio'. 'Rischiando da un lato di perdere una grande occasione per affrontare problemi strutturali come i dragaggi o l' adeguamento delle banchine ai cambiamenti climatici e alla qualificazione ambientale - prosegue Merlo - dall' altro di vedere magari rispolverati vecchi progetti ambiziosi destinati ad accrescere una capacità già oggi eccessiva soprattutto nel settore container. Tutto questo aggravato dal fatto che i nuovi piani regolatori di sistema portuale non sono mai stati predisposti, salvo rarissimi casi' . 'Le risorse del Recovery fund possono essere occasione anche per la vera integrazione intermodale e per il potenziamento del disegno logistico nazionale - suggerisce Merlo - per un piano straordinario di dragaggi con procedure d' urgenza, per l' elettrificazione delle banchine e l' avvio di progetti legati all' idrogeno'. 'Ci auguriamo che il Ministero adotti criteri selettivi ragionati e di visione, tenuto conto della trasformazione in atto nei mercati globali, e non si pieghi alle spinte territoriali e provinciali che sono da sempre causa di gravi errori per la portualità italiana', conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Transportonline

Focus

De Micheli: "Porti e autotrasporto vitali per l'Italia durante il lockdown"

CERNOBBIO - Il settore dei trasporti, soprattutto merci, si è rivelato essenziale nel corso del lockdown e i problemi che si trova ad affrontare sono al momento di difficile soluzione, perchè ancora non c'è certezza sugli impatti della pandemia. Lo ha detto la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, intervenendo al Forum Ambrosetti di Cernobbio. «Io capisco che ci sarebbe da parte di tutti l'esigenza di avere con uno schiocco di dita le risposte perfette di un sistema trasportistico puntuale con il Covid e prospettico», ha detto De Micheli ma «noi viviamo in questa situazione che è un dato di fatto e con tutti i limiti delle nostre decisioni ci deve portare ad avere un approccio progressivo sulle scelte e non ultimativo, perchè noi non abbiamo ancora in mano chiaramente l'impatto sul sistema dei trasporti che emergenza ha e che avrà fino a quando saremo tutti vaccinati».

