



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 14 ottobre 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

14/10/2020	La Gazzetta Marittima Fondi ai porti: a chi e perché	24
------------	--	----

Trieste

14/10/2020	Il Manifesto Pagina 8 «Né Cina, né Usa: sui porti serve una strategia europea»	25
------------	--	----

14/10/2020	Il Piccolo Pagina 14	ANDREA MARSANICH	27
<hr/>			
14/10/2020	La Gazzetta Marittima		28
<hr/>			
	D' Agostino tra i cento top manager		

Venezia

13/10/2020	Il Nautilus		29
<hr/>			
	AdSP MAS: LE PROSPETTIVE PER IL CLUSTER DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI A QUATTRO ANNI DALLA RIFORMA NAZIONALE DEI PORTI		
13/10/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	30
<hr/>			
	Logistica e trasporti a quattro anni dalla riforma portuale		
14/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 11	Antonella Gasparini	31
<hr/>			
	Autorità laguna, Brugnaro furioso E Fiengo lascia: privato dei compiti		
14/10/2020	Il Gazzettino Pagina 13	ROBERTA BRUNETTI	32
<hr/>			
	Mose, si dimette uno dei commissari		
14/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	ALBERTO VITUCCI	34
<hr/>			
	Nuova Autorità vecchi problemi Chi comanda la laguna e il Mose		
14/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 26	ELISABETTA B. ANZOLETTI	36
<hr/>			
	Il nuovo mercato ittico sulle ceneri del Gpl		

Savona, Vado

14/10/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4		37
<hr/>			
	Costa Smeralda è ripartita da Savona		
13/10/2020	The Medi Telegraph		38
<hr/>			
	Dal terminal di Vado Ligure a Livorno: la battaglia dei container entra in porto / FOCUS		

Genova, Voltri

14/10/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5		39
<hr/>			
	Signorini: «Ecco come cambia la Darsena»		
13/10/2020	FerPress		40
<hr/>			
	Porto Genova: operativo il Terminal Calata Bettolo. Accoglie carico di container provenienti dal Mar Nero		
13/10/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	41
<hr/>			
	Rapporto 2019 sulle concessioni portuali		
13/10/2020	Shipping Italy		42
<hr/>			
	Genova tra i porti container più penalizzati al mondo dai blank sailing. Gioia Tauro invece al top		
13/10/2020	Corriere Marittimo		43
<hr/>			
	Ancip denuncia caso di autoproduzione a Genova		
13/10/2020	Informare		44
<hr/>			
	Colombo (Filt Cgil), inconcepibili atteggiamento e azioni di GNV sull' autoproduzione		
13/10/2020	Ship Mag	Redazione	45
<hr/>			
	Autoproduzione, la Cgil attacca: "Inconcepibile l' atteggiamento di Gnv"		
13/10/2020	Shipping Italy		46
<hr/>			
	Gnv nel mirino anche di Filt Cgil. Interrogazione parlamentare sui casi di autoproduzione a Genova		

La Spezia

14/10/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20		47
<hr/>			
	L' Authority spezzina ordina lavori alle Grazie		

14/10/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35		48
	«Il rifornimento di Gnl alla nave nel pieno rispetto delle norme»		
13/10/2020	Citta della Spezia		49
	Gnl, la Capitaneria: "Il rischio di esplosione è ritenuto non credibile"		
13/10/2020	Citta della Spezia		50
	Porto, anche Lsct prolunga la cassa integrazione		

Ravenna

14/10/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5	<i>CHIARA BISSI</i>	52
	Dodici milioni sulla sanità ravennate De Pascale chiede impegno sul Parco		
14/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 35		54
	Una stazione marittima nel futuro del porto		
13/10/2020	Italpress	<i>nodered</i>	55
	Bonaccini "Ripartenza fondata su lavoro, innovazione e ambiente"		
13/10/2020	Piu Notizie		56
	Bonaccini in visita al porto: «Strategico non solo per la regione ma per l' intero Paese»		
13/10/2020	RavennaNotizie.it		57
	Il presidente della Regione E-R, Bonaccini in visita al TCR, Terminal container del porto di Ravenna		
13/10/2020	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	58
	Bonaccini e la sua Giunta a Ravenna: 800 mln d' investimenti nel territorio per ripartenza fondata su lavoro, innovazione, ambiente		

Livorno

14/10/2020	Il Tirreno Pagina 18	<i>MAURO ZUCHELLI</i>	62
	In attesa della Darsena il porto apre al futuro con le navi da 11mila teu		
14/10/2020	Il Tirreno Pagina 19		65
	«Authority inefficiente» Ma Corsini contrattacca: quell' indagine è sbagliata		
14/10/2020	Il Tirreno Pagina 19		66
	Le banchine e la città, al via l' incontro internazionale		
13/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	67
	Enel Logistics: depositi doganali nelle aree di centrali elettriche		

Piombino, Isola d' Elba

14/10/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15		68
	«Nel Comitato portuale serviva un esperto»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/10/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 36		69
	Gruisti verso l' accordo, sciopero sospeso		
14/10/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 36		70
	Dentro le reti pesci ma anche plastica e rifiuti da smaltire`		
13/10/2020	(Sito) Adnkronos		71
	Civitavecchia, così i pescatori ripuliranno il mare		
13/10/2020	FerPress		72
	Progetto "UTO - Upcycling the Oceans" salpa dal porto di Civitavecchia. Di Majo, sempre al servizio della sostenibilità		

13/10/2020	Il Dubbio	73
<hr/>		
13/10/2020	Informazioni Marittime	74
<hr/>		
13/10/2020	Messaggero Marittimo	75
A Civitavecchia il progetto Uto: Upcycling the oceans		<i>Redazione</i>
<hr/>		

Napoli

13/10/2020	Shipping Italy	76
<hr/>		
Msc ha chiesto i danni al porto di Napoli per i mancati dragaggi al terminal Soteco		
<hr/>		

Salerno

13/10/2020	Ansa	77
<hr/>		
Grimaldi: nuova tratta passeggeri Salerno-Cagliari		
<hr/>		

Bari

14/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 21	78
<hr/>		
SÌ ALLA VARIANTE IL FUTURO DEL PORTO È GIÀ INIZIATO		
14/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 28	79
<hr/>		
Porto, la rabbia dei lavoratori della sicurezza		
<hr/>		

Brindisi

14/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 10	80
<hr/>		
Brindisi, caso LNG Edison Amati (Pd): «Chiudiamo la fabbrica dell'inconcludenza»		
14/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	81
<hr/>		
«Progetto Edison, basta con inutili polemiche e si proponga l' alternativa sulla localizzazione»		
14/10/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	82
<hr/>		
Deposito costiero di lng Edison «Basta con questa inconcludenza»		
13/10/2020	Il Nautilus	83
<hr/>		
Progetto Edison a Brindisi		
14/10/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	85
<hr/>		
Zona doganale: via libera entro la metà di gennaio		
<hr/>		

Taranto

14/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 21	87
<hr/>		
ORA TARANTO SIA L' HUB MEDITERRANEO		
14/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41	88
<hr/>		
Taranto diventi hub del Mar Mediterraneo		
14/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40	89
<hr/>		
«Ancora esclusi dal tavolo istituzionale»		
14/10/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 12	90
<hr/>		
L'accoglienza per i marittimi Sul molo si celebra la Stella Maris		
<hr/>		

13/10/2020	Corriere di Taranto		92
<hr/>			
Il porto di Taranto alla fiera Seatrade Cruise Virtual			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

14/10/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 26	93
<hr/>			
Banchina di ponente, i lavori frenati dalla sentenza del Tar			

Olbia Golfo Aranci

14/10/2020	L'Unione Sarda	Pagina 15	94
<hr/>			
Un traghetto tra Cagliari e Salerno			

Cagliari

13/10/2020	Ansa		95
<hr/>			
Crociere: la Smeralda a Cagliari, la nave green della Costa			

13/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	96
<hr/>			
Primo scalo in Sardegna di Costa Smeralda			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

14/10/2020	Gazzetta del Sud	Pagina 30	97
<hr/>			
In tre si candidano alla Zes Si pongono le prime basi			

13/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	98
<hr/>			
AdSP Stretto: documento di pianificazione strategica di sistema			

Catania

14/10/2020	Quotidiano di Sicilia	Pagina 10	99
<hr/>			
Piano regolatore del porto, prosegue l' iter per l' approvazione definitiva			

13/10/2020	Economia Sicilia		100
<hr/>			
Sistema portuale Sicilia orientale, adottato il documento di pianificazione strategica Torino, Appendino non si ricandiderà "Decisione dolorosa" Pil, Gualtieri "Rimbalzo terzo trimestre superiore a ipotesi di aprile" Con Enel e Helbiz mobilità in ...			

13/10/2020	FerPress		101
<hr/>			
AdSP Mare di Sicilia Orientale: prosegue iter per approvare Piano Regolatore Portuale			

13/10/2020	Informare		102
<hr/>			
Il Comitato di gestione dell' AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha adottato il DPSS			

13/10/2020	Informazioni Marittime		103
<hr/>			
Augusta e Catania rinforzano il piano regolatore portuale			

13/10/2020	The Medi Telegraph		104
<hr/>			
Anche i porti della Sicilia Orientale adottano il Dpss			

Focus

13/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	105
<hr/>			
Misure Dpcm per navi ed armatori			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.

La rockstar
E adesso Springsteen recupera le sue origini
di **Andrea Laffranchi**
a pagina 44

L'intervista
Nanni Moretti: i nuovi registi? Molti sono vecchi
di **Stefania Ulivi**
a pagina 25

SCARPA
SCARPA.NET

THE ORIGINAL MOJITO.

Punto di non ritorno

LE VERITÀ PARZIALI SUL COVID

di **Paolo Giordano**

«**D**ovrebbero smettere tutti di parlare di questa malattia», mi ha detto un tassista di Milano alcuni giorni fa. Mi raccontava degli alberghi del centro ancora spopolati, della difficoltà di chi opera in un settore come il suo. Ho obiettato che il virus non sarebbe scomparso anche se avessimo smesso di parlarne, e lui ha ribattuto sicuro: «Ormai si è capito che non è davvero pericoloso. Lo è al massimo per qualche anziano già malato». Siamo inclini a pensare che là fuori esistano i negazionisti, persone irrazionali e fanatiche, mosse da rancori profondi, e che qui esistiamo noi, ben informati e prudenti. Ma io dubito che il tassista con cui ho discusso fosse un negazionista. Era una persona preoccupata, esasperata e un po' confusa. Quello che chiamiamo «negazionismo» non è una condizione univoca, semmai un continuum di atteggiamenti e mezze idee, uno spettro di tonalità nel quale ci collochiamo tutti. Dopo mesi di vita a singhiozzo, abbiamo maturato ognuno la propria resistenza personale all'ipotesi del contagio. Per alcuni si traduce nella convinzione che il Covid-19 sia una minaccia solo per una fascia ristretta della popolazione; per altri si tratta di interpretare i numeri con maggiore obiettività e accorgersi che il rischio non è alto quanto vogliono farci credere (è quel che diciamo ogni volta che ci sentiamo di puntualizzare che le terapie intensive sono ancora «mezzette vuote»); per altri ancora è semplice stanchezza.

continua a pagina 9

Virus, scontro Regioni-governo

Balzo dei ricoveri in terapia intensiva: più 13,7%. I medici: a rischio la tenuta degli ospedali

Allarme per l'aumento dei contagi. Nelle terapie intensive i ricoverati sono cresciuti del 13,7 per cento in un giorno. L'allarme dei medici: è a rischio la tenuta degli ospedali. Contrasti tra governo e Regioni sulle misure per scuola, trasporti e locali. Il premier Conte precisa: non mandremo la polizia nelle case.

da pagina 2 a pagina 11

SI ALLA PRESENZA IN CLASSE

Le aule aperte sono un diritto (e una necessità)

di **Goffredo Buccini**

La scuola è «un organo costituzionale», spiega Piero Calamandrei settant'anni fa: perché «produce il sangue» della nostra democrazia. Dunque, il suo flusso non può e non deve essere arrestato, pena l'alterazione del tessuto democratico.

continua a pagina 28

Nel calcio Salterà la gara con la Svezia. Negativo El Shaarawy



Il selfie di Cristiano Ronaldo, 35 anni, con i compagni della nazionale portoghese: positivo, salterà la gara con la Svezia

Cristiano Ronaldo positivo «Isolato e asintomatico»

di **Paolo Tomaselli**

Positivo anche Cristiano Ronaldo. Il secondo tampone conferma. Il Covid investe il calcio. Il campione della Juve asintomatico, è in isolamento. Georgina: sei la mia ispirazione.

a pagina 46

Il caso Becciu Soldi spesi in borse

Arrestata la dama del cardinale

di **Virginia Piccolillo** e **Ferruccio Pinotti**



Arrestata Cecilia Marogna ieri a Milano. La Guardia di Finanza ha eseguito il mandato di cattura internazionale del Vaticano. Il suo nome era stato associato alla vicenda che vede coinvolto il cardinale Becciu. Era risultata destinataria di bonifici a una società con sede in Slovenia che si occupa di missioni umanitarie. Soldi che, secondo l'accusa, avrebbe speso per acquistare borse e beni di lusso.

a pagina 21

GIANNELLI



Torino La sindacata: «Passo di lato per coerenza»

La scelta di Appendino «Non mi ricandido»

L'EX PRESIDENTE DEL SENATO

Pera: «Così parlo con Salvini»

di **Antonio Polito**

L'ultima volta che ho intervistato Marcello Pera era il 2001, lui era presidente del Senato e «rivoluzione liberale» era lo slogan di Berlusconi. Non vi dico come è finita.

continua a pagina 15

di **Marco Imariso**



La sindacata di Torino, la pentastellata Chiara Appendino, ha deciso di non ricandidarsi. «Faccio un passo di lato».

alle pagine 12 e 13

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

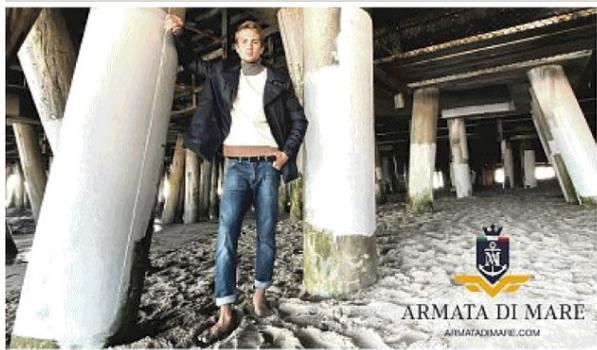
Cappuccino di governo

D'ora in poi, tra gli effetti collaterali del lavoro precario andrà considerato anche il rischio di finire avvelenati dai colleghi. Sentendo odore di tagli, un'assicuratrice di Bra si è messa a correggere sistematicamente con dei potenti sonniferi il cappuccino dell'impiegata che svolgeva le sue stesse mansioni. Dopo un anno di sbadigli sospetti, è stata smascherata e condannata a quattro anni. La sua iniziativa luciferina getta una luce sinistra sulle performance di alcuni nostri ministri, attuali ed ex. Ci si è spesso chiesti a che cosa fosse dovuta una certa tendenza agli stati onirici da parte di Toninelli. Adesso lo sappiamo: era Di Battista, invidioso, che gli versava una sorsata di calmanti nel primo caffè del mattino. E la scarsa prontezza di Az-

zolina nel risolvere i problemi della scuola? Non è colpa sua, ma delle colleghe renziane di governo, che hanno manomesso la macchinetta del caffè di Palazzo Chigi e a ogni Consiglio dei ministri si offrono di portarle la colazione al banco (a rotelle).

Un discorso a parte merita il premier Conte. Il quale non fa uso di sonniferi, ma lo è egli stesso. Molte persone, dopo avergli parlato, lamentano i tipici sintomi: sonnolenza, riflessi rallentati, assenza di progettualità. Gira voce che stia per essere lanciato in commercio il Conte Zingaretti, un micidiale cocktail che, mescolato al caffè o anche solo a un chinotto, sarebbe in grado di far addormentare in dieci secondi persino Sgarbi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARMATA DI MARE
ARMATADIMARE.COM

01014
9 7711 20 498083
Foto: Italiane Spedi in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, DCD Milano



Il Csm si spacca, ma prova a cacciare Davigo (il più votato) con il pretesto dell'età pensionabile. Ma quando fu eletto nessuno si accorse della sua età?



Mercoledì 14 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 284
Redazione: via di Sant'Erasmus 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

BTP, TASSI QUASI A ZERO

Recovery fund, il Parlamento dà la spinta a Conte



◻ CANNAVÒ E LENZI
A PAG. 6-7

IL DEPUTATO DI SIENA

Unicredit chiama Padoan: dovrà trattare con Mps

◻ DI FOGGIA A PAG. 9

LA SINDACA SI RITIRA

La Appendino non si ricandida: un futuro da big

◻ DE CAROLIS A PAG. 8

CLEPTOCRAZIA LIBICA

L'oro di Tripoli perso e rivenduto da Haftar&figli

◻ GROSSI A PAG. 14

PER LE ELEMENTARI

Pagelle, addio ai voti. "Giusto" "No, un errore"

» Alex Corlazzoli e Gian Arturo Ferrari

Canallato il voto numerico dalla pagella delle elementari, torna il giudizio "a parole". C'è chi ritiene che valorizzi i percorsi individuali degli alunni senza "bollarli" con cifre inappellabili e chi ritiene importante dare valore alla conoscenza, misurarla, soprattutto in un percorso di crescita. Chi ha ragione?
A PAG. 16



COSA (NON) SI È FATTO SUL COVID DAL LOCKDOWN A OGGI

Regioni bocciate: 5 mesi buttati via



MILANO: 7 ADDETTI AI TRACCIAMENTI. GIÀ 2.500 CASI DI POSITIVI INEVASI

◻ CASELLI, OLIVA, PASCIUTI, RONCHETTI E SPARACIARI
A PAG. 4-5

4 ESPERTI SULLE NUOVE MISURE "Nel Dpcm c'è il massimo possibile". "Troppo poco"

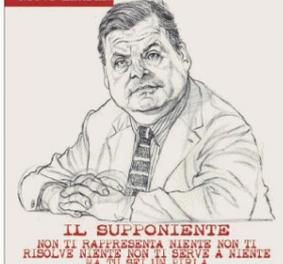
◻ CALAPÀ A PAG. 3

È ARRIVATA LA STASI: L'HA DETTO SALLUSTI

» Antonio Padellaro

L'altra sera, a Otto e Mezzo, Alessandro Sallusti ha evocato la dittatura "comunista" modello Stasi.
A PAG. 2

Mannelli
NUOVI LEADER



IL SUPPONENTE
NON TI RAPPRESENTA NIENTE NON TI RISOOLVE NIENTE NON TI SERVE A NIENTE MA TU SEI UN FURLA

SPRINGSTEEN, L'ALBUM

Il Boss: "Vincerà Biden e finirà l'incubo Trump"



◻ MANNUCCI
A PAG. 19

LE NOSTRE FIRME

- **Fini** Viva il "pauperismo" del Papa a pag. 11
- **Settis** Un museo per l'arte Torlonia a pag. 17
- **Truzzi** Gogol e le multe ai No Mask a pag. 11
- **Robecchi** Nonna Papera per Roma a pag. 11
- **Caporale** Sgarbi tra lupa e capra a pag. 8

IL FILOSOFO BAHARIEV

"L'uomo è zoppo Più domande e meno risposte"



◻ TAGLIABUE
A PAG. 18

La cattiveria

Con lo stop agli sport amatoriali, dovrebbe chiudersi l'esperienza di Giulio Gallera alla Regione Lombardia

WWW.SPINOZA.IT

Eccesso di coerenza

» Marco Travaglio

Quattro anni fa, quando Roberto Giachetti si candidò a sindaco di Roma ed escluse dalle liste l'ambientalista Nathalie Naim perché imputata per diffamazione ai danni dei bancarellari abusivi, scrivemmo che c'è un limite anche alla coerenza: le "liste pulite" sono un dovere civico, ma bisogna sempre verificare i fatti alla base di un'imputazione e anche di una condanna. Se sono criminali, o soltanto immorali, o scrozzetti e dunque incompatibili con i requisiti di "disciplina e onore" prescritti dalla Costituzione per chi ricopre pubbliche funzioni, è giusto non candidare chi li ha commessi o, se è già stato eletto, cacciarlo dal partito e dalla carica. Altrimenti nessun problema. Solo così la politica può affermare il suo "primato": non coprendo gli amici da ogni delitto e rinfacciando ai nemici condotte meno gravi; ma decidendo autonomamente e chiaramente cosa si può fare e cosa no, a prescindere dai processi penali che seguono altre logiche e regole, e poi risponderne ai cittadini. Non tutto ciò che è reato è immorale e non tutto ciò che è immorale è reato.

Lo ripetiamo anche oggi, alla notizia che Chiara Appendino, dopo la condanna a 6 mesi in primo grado per falso ideologico, si è autosospesa dal M5S e ha deciso "per coerenza" di non ricandidarsi a sindaco di Torino. Convinta di ribaltare quel verdetto in Appello, ma sa bene che - sebbene abbia scelto il rito abbreviato - la sentenza non arriverà mai prima dell'estate, quando la città tornerà alle urne. È un gesto tanto nobile quanto raro, anzi unico. Ma non pare un eccesso di coerenza. E i 5Stelle, impegnati in mille beghe su questioni molto più secondarie e trascurabili, dovrebbero affrontare la faccenda subito, per affidarla ai probiviri e aggiornare il loro Codice etico, ancora troppo rigido e dunque inefficace. Giusto allontanare i condannati, anche in primo grado, per reati gravi, qual è certamente sulla carta il falso. Ma l'ultima parola deve sempre spettare ai probiviri, dopo aver esaminato i fatti. Che, per l'Appendino, sono a dir poco kafkiani. Nel 2012 la giunta del Pd Piero Fassino contrae un debito con una società privata, la Ream, che versa al Comune una caparra di 5 milioni per avere il diritto di prelazione sull'area ex Westinghouse, interessata da un progetto di riqualificazione e rilancio con un mega-centro congressi. Nel 2013 il progetto viene aggiudicato a un'altra società e 15 milioni vanno restituiti. Ma la giunta Fassino non paga. E, ai solleciti della Ream, risponde nel 2014 e nel 2015 che ritarnerà i soldi solo al termine delle procedure per l'aggiudicazione della concessione al vincitore della gara, bloccate dal ricorso al Tar di un concorrente escluso.

SEQUE A PAGINA 20





il Giornale



MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 244 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

ALLARME ECONOMIA

CHIUSI E MAZZIATI

*Nessun aiuto a bar e ristoranti e il bonus assunzioni non arriva
Pil peggio del previsto, intanto crescono le terapie intensive*

IL GOVERNO RIFIUTA IL MES, MAGGIORANZA SPACCATA

Il premier Conte illustra il nuovo Dpcm per fermare la seconda ondata del Covid-19: «Misure adeguate e proporzionate». Ma dimentica che non è stato destinato alcun risarcimento alle attività costrette a chiudere. Così come il bonus assunzioni, promesso a febbraio, è ancora bloccato. I nuovi contagi sfiorano quota 6mila.

servizi da pagina 2 a pagina 11

CHI TIRA LA CINGHIA E CHI TIRA LA CORDA

di Alessandro Sallusti

Un gradino alla volta il virus sta risalendo la scala, ovvio serrare le fila. Nell'ultimo decreto Conte, si restringe di nuovo il perimetro d'azione di alcune attività commerciali (bar e ristoranti) e di servizi. Il premier ne ha facoltà, se si tratta di mosse giuste per contenere l'epidemia lo scopriremo nelle prossime settimane. Ma, ancora una volta - è così dall'inizio dell'emergenza -, il governo non prevede di pagare il conto delle sue imposizioni. Nel nuovo provvedimento non c'è, infatti, traccia di indennizzi per chi è costretto a limitare la propria libertà di impresa, che in pratica significa perdita di fatturato.

Limitare i consumi negli esercizi pubblici ed alcune attività (per esempio lo sport ricreativo), tra l'altro non colpisce soltanto gli operatori diretti interessati, ma va ad incidere su tutta la filiera del settore, coinvolgendo nella contrazione di reddito migliaia di piccole aziende e decine di migliaia di lavoratori probabilmente già in difficoltà per il lungo stop primaverile. Ma non solo: mentre con una mano il governo nega gli aiuti economici, con l'altra riavvia l'infame macchina del fisco. Venerdì l'Agenzia delle Entrate farà infatti partire nove milioni di cartelle esattoriali (tasse e multe) bloccate da marzo. Mi chiedo: perché, se l'emergenza sanitaria rimane alta e le misure per contrastarla pure, si dà per finita l'emergenza economica delle famiglie, rimaste intrappolate nel Covid e nel lockdown? Qual è la logica di tutto ciò?

Gli errori fatti nei mesi scorsi, evidentemente, non sono serviti a dare una sveglia: se limo la libertà di impresa, devo compensare immediatamente e con procedure chiare ed efficaci. Se così fosse, e se fosse necessario, i ristoranti - per fare un esempio - potrebbero anche chiudere alle due del pomeriggio e nessuno avrebbe di che recriminare. Ma soprattutto tutti avrebbero di che mangiare.

Conte e i suoi devono stare molto attenti a tirare la corda un pezzettino alla volta, così da non dare nell'occhio. Perché prima o poi l'occhio di tanti italiani cascherà sulla lettera di licenziamento o sull'estratto conto sottozero della banca. E allora non basterà più l'invito a fare i bravi, a portare la mascherina e stare distanziati. Covid crescente o calante che sarà.

AL GIRO LASCIANO DUE INTERE SQUADRE

Ronaldo «positivo e isolato» E trema anche la Nazionale

Domenico Latagliata

a pagina 25



ASINTOMATICO Cristiano Ronaldo con la maglia del Portogallo

Mandiamo avanti il business Ma non chiamiamolo sport

di Riccardo Signori

Mettiamoci anche Cristiano Ronaldo, così l'album delle figurine Covid sarà a prova di collezionista. E il calcio-business giocherà il suo asso sul piatto dei lamenti. Calcio? No, quello è già abolito. Resta il business. Ci voleva un colpo di testa, troppo chiedere un colpo di genio ai signori di Uefa e Fifa, per capire che il pallone di questa stagione andava riprogrammato, anzi programmato con meno miopia. Invece la dirigenza ha ignobilmente, che fa rima (...)

segue a pagina 25

IL «NO» AGLI AIUTI EUROPEI

La scelta suicida di Conte: alla guerra senza scudo

di Augusto Minzolini

a pagina 10

L'ANALISI

Autorità, cittadini confusi e l'errore di comunicazione

di Pier Luigi del Visco

a pagina 2

segue a pagina 13

IL FUTURO DEL CARROCCIO

Salvini «modera» la Lega: basta con Putin e i No euro

Paolo Bracalini

Il cambio di gruppo in Europa al momento è rimandato: «Non sono abituato a tradire». Il leader della Lega Matteo Salvini è stato chiaro, passare dai sovranisti alleati della Le Pen a compagni della Merkel nel Ppe sarebbe un ribaltone troppo arduo da spiegare all'elettorato. Ma la direzione è quella disegnata da Giancarlo Giorgetti: la Lega sarà più moderata, filoatlantica ed europeista per accreditare il Carroccio con l'establishment di Bruxelles.

a pagina 12

I GUAI GIUDIZIARI E IL PATTO CON IL PD

La Appendino molla Torino «Non mi ricandido sindaco»

Di Sanzo a pagina 13

L'EX ANM ALLE «IENE»

Trame, Csm e intercettazioni L'ultima verità di Palamara

di Stefano Zurlo

Sassi e sassolini. Luca Palamara si concede alle Iene, in un'intervista andata in onda ieri sera su Italia 1, e alza il sipario sul mercato delle nomine. È da mesi che l'ex componente del Csm spiega che nessuna poltrona importante veniva assegnata dal Consiglio superiore della magistratura senza l'accordo fra le correnti.

Ora, però, il quadro è cambiato: Palamara è appena stato radiato dalla magistratura dopo un processo lampo e non ci sta a portare sulle spalle in solitudine tutto il peso di quelle trame. Così apre nuovi fronti: non c'era solo la guerra al coltello fra le diverse (...)

segue a pagina 13

RISIKO BANCARIO

Unicredit punta sul Pd Padoan Sarà presidente

Cinzia Meoni

Sarà l'ex ministro Pd Pier Carlo Padoan a presiedere Unicredit nel prossimo triennio, in quella che a tutti gli effetti si preannuncia come una stagione ricca di sfide e di grandi manovre per la seconda banca italiana. Ieri l'ex ministro del Tesoro nei governi Renzi e Gentiloni è stato cooptato nel cda del gruppo di Piazza Gae Aulenti.

a pagina 18

IMBOTTIVA LA RIVALE D'UFFICIO DI ANSIOLITICI: LICENZIATA

Se l'invidia fra colleghi profuma di caffè

Nadia Muratore

A volte è proprio vero che il male si nasconde nei dettagli, e può mimetizzarsi nei gesti più comuni. È stata condannata a 4 anni di carcere l'impiegata di 52 anni di Bra (Cuneo) che per un lungo periodo di tempo ha «corretto» il cappuccino di una collega con degli ansiolitici. Il movente sarebbe da ricercare nel timore della dipendente di perdere il lavoro, per un taglio del personale annunciato dall'agenzia assicurati-

va dove entrambe lavoravano. Versando le benzodiazepine nella bevanda calda, la 52enne sperava che la rivale, imbambolata dai farmaci, potesse cadere in un errore così, ad essere licenziata, sarebbe stata lei. La vittima, insospettata, ha sporto querela nei confronti della collega che ogni mattina le porgeva la bevanda. E i carabinieri l'hanno sorpresa mentre aggiungeva qualcosa in una tazzina sul vassoio...

a pagina 16

SCANDALO IN VATICANO

Caso Becciu e fondi spariti Arrestata la dama nera

Fabio Marchese Ragona

a pagina 17

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

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

Francesco Ponzi
CEO Ponzi SpA
MILANO ROMA

ponzi.com
ponzonline.info
ponzinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 14 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, donna per mesi ostaggio del compagno. Arrestato

**«Brucio te e tua figlia»
Così il disoccupato
si faceva mantenere**

Giorgi a pagina 13



Crema, altro sopralluogo nel cantiere

**Il prof morto:
lo strano furto
della bici**

G. Moroni e Ruggeri a pagina 12

Boom di ricoveri, allarme ospedali

Altri 62 pazienti in terapia intensiva, 41 vittime. I medici: «Se la corsa dei contagi continua, in due mesi siamo al collasso»
Ma in questa seconda ondata non conosciamo ancora l'età dei deceduti e le patologie pregresse. Il problema dei trasporti pubblici

Servizi
da p. 3 a p. 9

Per non bloccare la ripresa

**E ora subito
il Recovery Fund
(e pure il Mes)**

Raffaele Marmo

Alla «ripresa a U» dell'economia nella seconda metà dell'anno o agli inizi del 2021 è stato difficile, per non dire impossibile, credere in momenti non sospetti. Ma sarebbe bastato almeno poter fare affidamento su quel «rimbalzo» del Pil tra l'estate e l'autunno più volte pronosticato dal Ministro dell'Economia. I numeri e le previsioni sulla curva dei contagi che abbiamo sotto gli occhi, però, ci fanno temere che, come in primavera, non «andrà tutto bene». Il nuovo clima psicologico dentro il quale, ora dopo ora, stiamo entrando rischia di far deragliare il fragile treno della ripartenza che mese dopo mese, da giugno a settembre, abbiamo cominciato a vedere in cammino.

Continua a pagina 2

**INFETTATO CRISTIANO RONALDO IN RITIRO COL PORTOGALLO, STA BENE
TREMANO GLI AZZURRI: «CONTAGIATO EL SHAARAWY». MA È FALSO POSITIVO**



Franci e Femiani a pagina 3

Cristiano
Ronaldo,
35 anni

ANCHE LUI

DALLE CITTÀ

L'incubo Covid nelle Rsa

**Pio Albergo Trivulzio
richiude alle visite
«Colloqui col tablet»
Presto toccherà ad altri**

Vazzana nelle Cronache

Il caso

**Scatta la rimozione
dei monopattini
in divieto di sosta**

Anastasio e Giorgi nelle Cronache

Il numero

**Scuole milanesi
con quasi 4mila
in quarantena**

Ballatore nelle Cronache



Cecilia Marogna è accusata di peculato

**Il Vaticano fa arrestare
la manager di Becciu**

Fabrizio a pagina 15



Strumenti diversi: l'influencer annoia

**Ferragni, ascolti flop
La televisione non è il web**

Degli Antoni a pagina 17

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**



ADULTI JUNIOR

**PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE
DI TUTTA LA FAMIGLIA.**

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





Domani l'ExtraTerrestre

ALIMENTI Il cappero, la pianta selvatica che fa bene alla salute. In Italia le terre di produzione sono le isole di Pantelleria e Salina



Le Monde diplomatique

DA GIOVEDÌ IN EDICOLA Follia in Usa, battaglia sul 5G, colpo di Stato in Mali, Libano in cerca di stabilità, protesta dei giovani in Bielorussia



L'ultima

AMAZON I brevetti registrati dall'azienda progettano sistemi in cui i lavoratori servono le macchine anziché usarle

Alessandro Delfanti pagina 16

il manifesto quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 245

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Studenti su un autobus a Milano foto di Mourad Batti Touati/Ansa



Trasporti a rischio contagio. Il distanziamento è una chimera. Per tagliare i picchi di utenza le regioni chiedono la didattica a distanza nelle scuole. Conte ammette criticità sui mezzi pubblici. Oggi vertice al Mit. Il virus vola: preoccupano i decessi e le terapie intensive pagine 2,3

Questioni di genere

Più uguaglianza, per la democrazia e per l'economia

LAURA BOLDRINI

La Commissione europea e il Consiglio Europeo hanno messo in campo 750 miliardi per l'economia colpita dalla crisi del Covid-19. All'Italia arriveranno 209 miliardi: più di un quarto del Next Generation Eu. Siamo, dunque, il primo stato beneficiario per quantità di fondi dell'Unione. Il nostro Paese, per questo, ha davanti a sé un'occasione storica, che va colta: queste risorse non vanno disperse in mille rivo- lta alla ricerca di un immediato consenso, ma vanno impiegate per promuovere un cambiamento strutturale.

segue a pagina 14

Economia

Se i cambiamenti strutturali restano virtuali

ALFONSO GIANNI

Non sarà una Nadeq qualunque, o quanto meno non dovrebbe esserlo. Non solo perché presenta un orizzonte ben più esteso di quello solito, spingendosi fino al 2026, ma perché ha a che fare, per usare le parole del ministro Gualtieri (nella sostanza ribadite nell'audizione parlamentare), con "la peggiore caduta del Pil della storia repubblicana", e perché si misura con l'utilizzo delle risorse messe a disposizione dalla Ue. Non è la prima volta che una Nota assume più importanza dei documenti cui si riferisce.

segue a pagina 15

UNA LEGGE DI BILANCIO DA 40 MILIARDI DI EURO

Fisco, riforma in 3 anni e Irpef dal 2022

Assegno unico per i figli, taglio del cuneo fiscale, sconto del 30% sui contributi alle imprese meridionali che assumono a partire dal 2021, sostegno alle casse integratrici e ai lavoratori dei settori messi in difficoltà per il Covid. E una riforma fiscale nei prossimi tre anni. La rimodula-

zione dell'Irpef, ovvero la parte più importante di questa riforma, sarà operativa a partire dal primo gennaio 2022. Il governo sta anche pensando a un ulteriore prolungamento della moratoria sui crediti per le imprese che scade attualmente il 31 gennaio. Sono questi i punti fonda-

mentali della legge di bilancio da 40 miliardi descritti ieri dal ministro dell'Economia Roberto Gualtieri alle commissioni Bilancio di Camera e Senato riunite in maniera congiunta. Fmi: «La disoccupazione all'11%, peggio fanno solo Spagna e Grecia».

PIERRO A PAGINA 5

MAGGIORANZA SUL FILO

Voti a rischio, non solo sulla NaDef

Conte chiede collaborazione, ma l'opposizione non vuole aiutare la maggioranza nei voti di camera e senato (oggi e domani) sullo scostamento di bilan-

cio. Anzi, si mette di traverso anche sulla riforma costituzionale per il voto ai 18enni. Il governo apre al voto a distanza in caso di quarantene. FABOZZI A PAGINA 2

Lele Corvi



STUDIO MORESSA Migranti, un saldo positivo per lo Stato

Il decimo Rapporto della Fondazione Leone Moressa registra che i lavoratori stranieri producono 147 miliardi di ricchezza, il 9,5% del Pil italiano. E visto che il costo totale dei servizi erogati ai residenti con cittadinanza straniera è pari a 26,1 miliardi, circa il 3% della spesa pubblica, a fronte di un gettito fiscale più contributi e imposte di ogni tipo che ammontano a 26,6 miliardi, il saldo attivo quanto le casse pubbliche ricevono e ciò che erogano è pari a 500 milioni l'anno.

CHIARI A PAGINA 6

TRIESTE TRA CINA E USA D'Agostino: «Sui porti serve strategia Ue»



Un'azienda tedesca ha acquisito la maggioranza della Piattaforma logistica di Trieste che in teoria doveva andare ai cinesi. Per il presidente del porto giuliano Zeno D'Agostino «Cina e Usa ci dicono cosa dobbiamo fare, ma serve una terza via, europea».

BENAZZO A PAGINA 8

MAR EGEO CONTESO La nave turca esplora, verso sanzioni europee



Lunedì la nave esploratrice turca Oruc Reis ha raggiunto le acque dell'Egeo contese con la Grecia: si trova a sud dell'isola di Kastellorizo. Un'aperta sfida all'Europa che il primo ottobre aveva minacciato sanzioni. Atene alza la voce: ritiro o niente dialogo. Si arrabbiano anche gli Usa. BETTONI A PAGINA 9

all'interno

Italia sostenibile Una road map verde per il Recovery

DANIELA PASSERI PAGINA 5

Comunali Torino, il «passo di lato» di Appennino

MAURO RAVARINO PAGINA 7

Fiat 40 anni dopo i 40mila in Fca si lavora male

MASSIMO FRANCHI PAGINA 5

01034 9770251 2150001 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giornale/CRM/23/21/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 284
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 14 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO LIO

Il nuovo album
Springsteen, omaggio alla band degli esordi «Per gli amici caduti»
Federico Vacalebre a pag. 16



Il libro della Venezia
Da Imma Tataranni alle profezie Maya: il mondo di Mariolina
Francesco Mannoni a pag. 17



Sentenze coraggiose
LA GIUSTIZIA CHE UNISCE LEGGE E BUON SENSO

Carlo Nordio

Una volta tanto, ed è per noi una sorpresa se la legge, la giustizia e il buon senso si sono felicemente coniugate nella decisione di un giudice. La legge è la nr. 3 del 27 gennaio 2012, chiamata, a suo tempo, "antisuicidi". La sentenza è del Tribunale di Prato. Il buon senso è quello espresso nella motivazione del redattore.

Il fatto è semplice, e purtroppo non isolato. Un artigiano, entrato come socio nell'azienda dove lavorava, si era oberato di debiti societari, e aveva firmato una cospicua fidejussione bancaria. Non ha potuto soddisfarla, e il creditore è andato all'incasso. Il giudice, dopo una serie di accertamenti, rilevato che il poveretto aveva sempre tenuto una condotta corretta, non aveva occultato né sperperato risorse, e aveva agito solo per conservare l'azienda e il posto di lavoro, ha dichiarato il debito inesigibile. In pratica lo ha annullato.

Il fondamento normativo di questa saggia pronuncia è, come dicevamo, una legge di quasi dieci anni fa. Essa consente al privato cittadino "in stato di sovraindebitamento" di ristrutturare, e nei casi estremi addirittura di annullare il debito contratto in buona fede, quando cioè pensava di poterlo onorare. La legge, come quasi tutte le nostre, è di difficile interpretazione, contiene espressioni pompose e aggettivi improbabili, ed è già stata bollata dalla stessa Cassazione di "vuoto legislativo".

Forse anche per questo è poco conosciuta e ancor meno applicata. In effetti non è né un esempio di coerenza né un modello di efficienza, in quanto prevede scansioni temporali abbastanza singolari.

Continua a pag. 39

Campania, stretta sui trasporti

► Il piano di De Luca: capienza ridotta al 60% oppure entrate scaglionate a scuola e al lavoro
Il Cts: i Comuni affittino i bus turistici. Conte: feste, non manderemo la polizia nelle case

Adolfo Pappalardo

Dopo il Dpcm con le misure più restrittive per il contenimento della seconda ondata dell'epidemia l'attenzione di governo e Regioni si sposta sui trasporti: bus e metropolitane. In Campania il governatore De Luca sta pensando di abbassare dall'80 al 60% il limite massimo della capienza o a orari sfalsati.

Con Esposito e Gentili alle pagg. 4 e 5

L'inchiesta Indagati un medico e la sua banda
Napoli, la truffa dei tamponi con i macchinari per animali

Leandro Del Gaudio

Associazione per delinquere, truffa ed esercizio abusivo della professione sono le accuse mosse dalla Pro-

cura di Napoli a una organizzazione dedita fra Napoli, Caserta e Giugliano all'esecuzione di falsi tamponi. Diciassette indagati, ruolo apicale ricoperto da un medico. In Cronaca

Come vivere con il nuovo Dpcm

Cene, chiese, partite e palestre ecco cosa si può fare e cosa no

Allora: il governo «raccomanda» di non fare assembramenti in casa. Conte «non manderà la polizia» ma i raduni familiari è bene che non superino le 6 persone oltre il nucleo

ospitante. Per le cerimonie limite di 30 persone. Si al take away ma al ristorante e in pizzeria si può stare fino alle 24 e solo seduti.

Alle pagg. 6 e 7

Ronaldo e il selfie a cena con i compagni portoghesi



Cr7 positivo e il caso Nazionale il calcio non può continuare così

Il commento di Francesco De Luca a pag. 38. Majorano e Taormina alle pagg. 2 e 3

Le difficili giornate di una famiglia napoletana



«In 7 in una casa di 80 metri così conviviamo con il virus»

Maria Pirro a pag. 9

Il retroscena Il Cavaliere tentato dalla corsa a sindaco Berlusconi e la pazzia idea di Milano

Da Palazzo Chigi, a Palazzo Grazioli, a Palazzo Marino? La pazzia idea che gira nel centro-destra è di candidare Silvio Berlusconi a sindaco di Milano. Ovviamente il Cavaliere ne è lusingato, e naturalmente quando girano cose così - quelle che davvero lo fanno contento, perché per lui Milano, la sua città, «è una seconda madre» - è proprio Zio Silvio che ama farle circolare. Si vota nella primavera del 2021 anche nel capoluogo lombardo, e chi meglio del Cavaliere può togliere alla sinistra l'egemonia che ormai ha conquistato da molti anni, tra Pisapia e Sala?

Mario Ajello a pag. 12

La parabola Rousseau-M5S
Casaleggio di padre in figlio se dopo le idee si batte cassa



Massimo Adinolfi a pag. 39

La centrale di Terna
Capri, l'energia viene dal mare l'isola è più green
Antonino Pane

Sarà il premier Conte a inaugurare oggi la nuova stazione elettrica a Capri, realizzata da Terna per il riassetto di tutta l'alta tensione in penisola sorrentina e l'ammodernamento di tutta la rete elettrica di Napoli, lo sviluppo e la sicurezza di tutte le grandi direttrici regionali. Terna nei prossimi 5 anni investirà in Campania 792 milioni di euro. In Cronaca

Le inchieste del Mattino Offerte sospette a chi è in crisi I clan puntano agli hotel in Costiera

Giuseppe Crimaldi

La crisi economica scaturita dall'emergenza sanitaria ha devastato il settore turismo e l'industria dell'accoglienza. E la camorra ne sta approfittando entrando con capitali riciclati nella gestione di hotel e b&b. Anche di lusso, anche in costiera sorrentina. Cominciano a emergere troppi con d'ombra su una serie di operazioni immobiliari già avviate: almeno una dozzina, che riguarderebbero manifestazioni d'interesse o in alcuni casi addirittura trattative in dirittura d'arrivo aventi ad oggetto strutture ricettive di livello fra cui anche agriturismo, case vacanze, ville di pregio. A pag. 15

Le operazioni finanziarie
Scandali in Vaticano, arrestata la "dama" del cardinale Becciu



Michela Allegri a pag. 13





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 284
ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 14 Ottobre 2020 • S. Callisto

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La pandemia
La "bolla" scoppia
il Giro perde
pezzi: due team
lasciano la corsa
Gugliotta nello Sport



El Shaarawy falso positivo
Nazionali contagiose:
Ronaldo è infettato
E trema anche l'Italia
Angeloni, Buffoni e Mauro nello Sport



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

Sentenze coraggiose
La difficile arte
di coniugare
il buon senso
e la giustizia

Carlo Nordio

Una volta tanto, ed è per noi una sorpresa gradita, la legge, la giustizia e il buon senso si sono felicemente coniugate nella decisione di un giudice. La legge è la nr. 3 del 27 gennaio 2012, chiamata, a suo tempo, "anti-suicidi". La sentenza del Tribunale di Prato. Il buon senso è quello espresso nella motivazione del redattore. Il fatto è semplice, e purtroppo non isolato. Un artigiano, entrato come socio nell'azienda dove lavorava, si era oberato di debiti societari, e aveva firmato una cospicua fidejussione bancaria. Non ha potuto soddisfarla, e il creditore è andato all'incasso. Il giudice, dopo una serie di accertamenti, rilevato che il poveretto aveva sempre tenuto una condotta corretta, non aveva occultato né sperperato risorse, e aveva agito solo per conservare l'azienda e il posto di lavoro, ha dichiarato il debito inesigibile. In pratica lo ha annullato. Il fondamento normativo di questa saggia pronuncia è, come dicevamo, una legge di quasi dieci anni fa. Essa consente al privato cittadino "in stato di sovraindebitamento" di ristrutturare, e nei casi estremi addirittura di annullare il debito contratto in buona fede, quando cioè pensava di poterlo onorare. La legge, come quasi tutte le nostre, è di difficile interpretazione, contiene espressioni pompose e aggettivi improbabili, ed è già stata bollata dalla stessa Cassazione di "vuoto legislativo".

Continua a pag. 27

Bloccati gli aiuti anti Covid

►I ministeri tengono fermi 200 provvedimenti, due su tre. E i finanziamenti non partono. In bilico i contributi per i Comuni, la ristorazione e il settore ricreativo. Il caso Cura Italia

ROMA Più di duecento provvedimenti attuativi, due su tre, ancora da scrivere per rendere operative tutte le misure contenute nei decreti anti Covid, dal Cura Italia al decreto Agosto. Le risorse stanziata dal governo per combattere l'emergenza, ma ancora ferme per via dei ritardi che si registrano sul fronte della pubblicazione dei decreti di secondo livello, ammontano a diversi miliardi.

Bisozzi, Cifoni e Franzese a pag. 7

A Civitavecchia
Arrestata la coppia
dei tamponi truffa:
«Solo test negativi»

CIVITAVECCHIA (Rm) Arrestata la coppia della truffa dei tamponi: l'infermiera e il compagno, che si faceva passare per medico, rilasciavano test negativi a pagamento. Pettinari a pag. 8

Calca e distanze non rispettate: le regole contro il virus



Bus e metro, folla e caos sulle norme
Il governo: «Orari sfalsati negli uffici»

Andrea Giuricin

Il trasporto pubblico locale si sta trovando nel mezzo della tormenta perfetta, chiamata fase 3. Questa situazione, prevista da noi esperti fin dalla fine di mar-

zo, nella quale l'offerta è limitata di fronte alla domanda crescente con anche la riapertura delle scuole e la ripresa del traffico (...)
Continua a pag. 27
Gentili, Melina e Savelli alle pag. 2 e 3

Campidoglio inerte davanti allo scempio. Mentre Milano avvia la rimozione forzata



Roma, l'assedio dei monopattini

Un disabile bloccato (foto TOIATI)
Servizi a pag. 11

Oggi il vertice
Tentazione Dem:
tutti con Calenda
fermiamo Raggi

Mario Ajello

Il Pd non sbatte la porta in faccia a Carlo Calenda. Nicola Zingaretti è ormai rassegnato all'impossibilità dell'accordo con i 5 Stelle per un candidato comune, perché l'intoppo Raggi sta risultando inamovibile, e il segretario è il primo a capire, anche se non lo dice, che le primarie del «7 nani» potrebbero rivelarsi più un boomerang che un volano per i dem. Dunque? L'idea di "adottare" Calenda per fermare Raggi si fa strada.



A pag. 10

Iniziativa dell'esecutivo sulle pensioni anticipate
Quota 41 per i lavoratori fragili

ROMA Oltre alla sicura proroga, per il prossimo anno, dell'Ape sociale e di Opzione donna, c'è la possibile estensione dell'opportunità di andare in pensione con 41 anni di contribuzione per quei lavoratori che saranno riconosciuti in condizione di "fragilità", come ad esempio i cardiopatici, i malati oncologici e gli immuno-depressi. Il tema sarà sul tavolo oggi nel corso dell'incontro tra i tecnici del ministero del Lavoro e Cgil, Cisl e Uil, dove si parlerà anche di Ape sociale, di pensionamento di lavoratori precoci, di Opzione donna, di esodati e di isopensione.

Di Branco a pag. 17

Aveva ricevuto i soldi dal cardinale
Becciu, il Vaticano fa arrestare la "dama" dei 500 mila euro



Michela Allegrì

Peculato per distrazione di beni. È stata arrestata dalla Gdf su mandato di cattura internazionale emesso dal Vaticano Cecilia Marogna, la donna che compare nell'indagine sull'ex numero 2 della segreteria di Stato Vaticana, il cardinale Angelo Becciu. A pag. 13

TORO, TEMPO DI SENTIMENTI

Buongiorno, Torò! Più amore di così non è facile da trovare in un solo giorno, ma voi ci riuscirete, se è realmente questo il vostro desiderio. Parliamo di amori nuovi che sbocciano sotto la protezione di Venere, inattesi, come del resto nascono tutte le grandi storie d'amore. Ma è certamente intenso anche il matrimonio, ma a una condizione: non dovete parlare tanto, fate parlare lui (lei). Auguri.

L'oroscopo all'interno

Francia, il villaggio di Fournès contro il nuovo stabilimento
Gli eredi di Asterix e il "no" ad Amazon

Francesca Pierantozzi

Gli irriducibili Galli questa volta non si trovano nella settentrionale Armorica assediata dai Romani, ma più a sud, in Provenza, in un paesino di pietra tra le vigne e la Garrigue, la macchia dell'entroterra di Nîmes e Montpellier. Sono una manciata, non più di qualche decina, vivono a Fournès, mille abitanti, ma da mesi riescono a tenere testa a un'armata degna di Giulio Cesare, che nella fattispecie è il colosso Amazon. Si oppongono al nuovo centro di smistamento. «Distruggerebbe le nostre api».

A pag. 15

Milano, la mandante è la ex
Il giallo dell'amante murato
Manette al killer: è un mafioso



Claudia Guasco

Murate in un posto artesiano, le ossa di Astrit Lamaj sono rimaste occultate per sei anni. Fino quando una squadra di operai nel gennaio del 2019 le ha scoperte. Per la morte di Astrit ora è stato arrestato un boss mafioso. Una storia di amanti e gioielli. A pag. 14

* € 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 Tuttamercato € 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

MERCOLEDÌ 14 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna, domani la tappa

Omaggio a Pantani: il Giro è a Cesenatico

Arminio a pagina 16



Boom di ricoveri, allarme ospedali

Altri 62 pazienti in terapia intensiva, 41 vittime. I medici: «Se la corsa dei contagi continua, in due mesi siamo al collasso»
Ma in questa seconda ondata non conosciamo ancora l'età dei deceduti e le patologie pregresse. Il problema dei trasporti pubblici

Servizi da p. 3 a p. 9

Per non bloccare la ripresa

E ora subito il Recovery Fund (e pure il Mes)

Raffaele Marmo

Alla «ripresa a U» dell'economia nella seconda metà dell'anno o agli inizi del 2021 è stato difficile, per non dire impossibile, credere in momenti non sospetti. Ma sarebbe bastato almeno poter fare affidamento su quel «rimbalzo» del Pil tra l'estate e l'autunno più volte pronosticato dal Ministro dell'Economia. I numeri e le previsioni sulla curva dei contagi che abbiamo sotto gli occhi, però, ci fanno temere che, come in primavera, non «andrà tutto bene». Il nuovo clima psicologico dentro il quale, ora dopo ora, stiamo entrando rischia di far deragliare il fragile treno della ripartenza che mese dopo mese, da giugno a settembre, abbiamo cominciato a vedere in cammino.

Continua a pagina 2

INFETTATO CRISTIANO RONALDO IN RITIRO COL PORTOGALLO, STA BENE TREMANO GLI AZZURRI: «CONTAGIATO EL SHAARAWY». MA È FALSO POSITIVO

Franci e Femiani a pagina 3

Cristiano Ronaldo, 35 anni



ANCHE LUI

DALLE CITTÀ

Bologna, il servizio parte oggi

Auto a noleggio via telefonino Cosepuri si allea con Uber

Rosato in Cronaca

Bologna, denunciati due minori

L'autista aggredito: «Quei ragazzi mi chiedano scusa»

Tempera in Cronaca

Bologna, l'inaugurazione

People Mover, ecco la data: 16 novembre

Rosato in Cronaca



Cecilia Marogna è accusata di peculato

Il Vaticano fa arrestare la manager di Becciu

Fabrizio a pagina 15



Strumenti diversi: l'influencer annoia

Ferragni, ascolti flop La televisione non è il web

Degli Antoni a pagina 17

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

SUSTENIUM IMMUNO ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 2020

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVIZIO SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXIV - NUMERO 244, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

ESCONO UN NUOVO ALBUM E UN DOCUMENTARIO
Springsteen, ritorno al futuro
«Canto gli amici che ho perso»



TORTAROLO / PAGINA 31

FONDI DEL VATICANO SPESI IN BENI DI LUSO
Caso Becciu, arrestata Marogna
donna di fiducia dell'ex cardinale

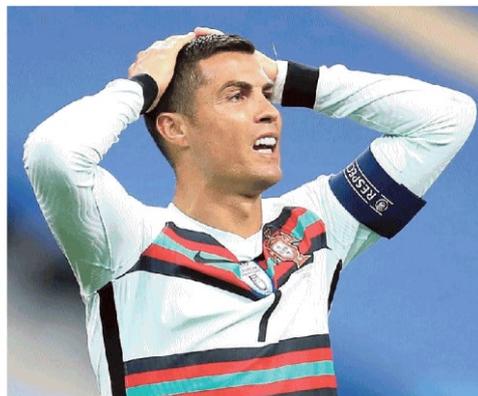


COLONNELLO E SERRA / PAGINA 9

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 11
Economia / Marittimo	Pagina 12
Genova	Pagina 15
Cinema - Tv	Pagina 29/30
Arte	Pagina 31
Sport	Pagina 34

Ronaldo, El Shaarawy e il Giro d'Italia: il Covid fa tremare lo sport



A sinistra Cristiano Ronaldo, bloccato in ritiro con la Nazionale portoghese. A destra l'azzurro El Shaarawy: positivo al primo tampone, negativo al secondo SERVIZI / PAGINE 34 E 35

QUASI 6 MILA POSITIVI IN ITALIA. GLI INFETTIVOLI: TRA DUE SETTIMANE CENTO MORTI AL GIORNO. CHIUSURE ANTI-VIRUS, ECCO CHI PAGHERÀ IL PREZZO PIÙ ALTO

La Liguria decide la stretta

Conte: no alla polizia in casa

Genova, stop alle visite dei familiari al San Martino. Verso limitazioni in quattro quartieri della città

I contagi continuano a crescere. A livello nazionale sono arrivati a 5.901 e salgono anche i ricoveri. Secondo gli esperti, se il trend non s'inverterà c'è il rischio che in un paio di settimane si raggiungano i 100 morti. Conte interviene sulle polemiche per il divieto di feste private: «Non manderemo le forze di polizia nelle case però dobbiamo assumere comportamenti responsabili». In Liguria preoccupano i cluster in quattro zone di Genova. Oggi sono attese misure restrittive localizzate, mentre l'ospedale San Martino chiude alle visite dei parenti. SERVIZI / PAGINE 2-7

ROLLI



ESPERTI A CONFRONTO SUI CONTAGI IN LIGURIA

Interviste a cura di Emanuele Rossi

Antonella Viola:
«Molto alti i ricoveri rispetto agli abitanti»

Filippo Ansaldo:
«Sull'aumento pesa l'età media elevata»

«I dati liguri mi sembrano preoccupanti». Antonella Viola, immunologa avverte: «Vedo pochi tamponi e molti ricoveri rispetto alla popolazione». SERVIZIO / PAGINA 7

Per Filippo Ansaldo, specialista in Igiene della Regione «sul dato ligure pesano l'alto numero di test antigenici e l'età media alta degli abitanti». SERVIZIO / PAGINA 7

BUONGIORNO

Il professor Alessandro Meluzzi, che a me è sempre stato molto simpatico, e si intende lo psichiatra, criminologo, già massone del Grande Oriente d'Italia, giovanissimo comunista, poi giovane socialista, poi parlamentare di Forza Italia, poi all'Udr di Francesco Cossiga, poi a Rinascimento italiano di Lamberto Dini, poi ai Verdi, poi all'Udeur europea di Clemente Mastella, oggi con accese simpatie sovraniste, convertito al cristianesimo, salito a diacono cattolico di rito greco-melchita, poi a presbitero della Chiesa ortodossa italiana autocefala, e sottolineo autocefalo, infine primate metropoli e arcivescovo della medesima chiesa con il nome ecclesiastico-patriarcale di Alessandro I (non ho idea di quello che sto scrivendo, copio da Wikipedia), cioè col nome d'arte uguale al nome di battesimo, insomma

quello che Meluzzi, ha concesso un'intervista per sostenere che il Covid fa parte di una strategia complessiva di reset nel quadro della mondializzazione e della globalizzazione del governo delle élite finanziarie mondiali che intendono cancellare la famiglia tradizionale fatta da padre, madre e figlio e sostituirla con monadi leibniziane senza finestre, cioè consumatori isolati alla mercé di una casta finanziaria tecnocratica mediatico globale, alla quale serve un essere umano senza genere, né maschio né femmina, coi figli da concepire artificialmente e da consegnare alle droghe, e in questa scia si inquadra l'afroislamizzazione d'Europa, a cominciare dall'Italia, il tutto progettato da Bill Gates. Mi pare una ricostruzione precisa e puntuale, specialmente tenendo conto che Meluzzi è autocefalo. —

L'autocefalo

MATTIA FELTRI

LE IDEE

L'Università sia un laboratorio di rigenerazione

FEDERICO DELFINO

Sono assessore e operatore di un modello di Ateneo che ambisce a svolgere un ruolo formativo e dimostrativo nella società, anche in termini di realizzazione sul campo di procedure e approcci nuovi.

Se da un lato la pandemia Covid-19 ha creato enormi difficoltà nella conduzione delle nostre missioni fondanti, didattica e ricerca, dall'altro ha imposto una riflessione corale sulle grandi criticità di sistema latenti e non affrontate con il dovuto vigore da molti anni. La sfida, oggi, è sviluppare nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza un'azione che aiuti il sistema universitario a risolvere le importanti questioni sociali e infrastrutturali di cui è afflitto.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

I cinque dossier per costruire la ripresa del Paese

MARIO DEAGLIO

Moltissimi italiani stanno cercando di capire se, in base al recente decreto del presidente del Consiglio, nei prossimi trenta giorni i loro figli potranno continuare a giocare a "calcetto", se i mezzi pubblici saranno più o meno e quante persone potranno essere invitate a un matrimonio. Dal canto suo, il governo, con l'audizione del ministro Gualtieri, ha subito allargato gli orizzonti prospettando uno scenario di riforme fiscali che dovrebbero, nei prossimi anni, alleggerire il fardello dei contribuenti e restituire al Paese la crescita perduta da ben 25 anni. Tra il futuro immediato e quello lontano, c'è però un tempo economico intermedio di cui si parla poco.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

AURUM INVEST

OPERATORE PROFESSIONALE FINANZIARIO AUTOREGOLATO DELLA BANCA ITALIANA

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/venedì 10/12 - 15/18

AURUM INVEST

OPERATORE PROFESSIONALE FINANZIARIO AUTOREGOLATO DELLA BANCA ITALIANA

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/venedì 10/12 - 15/18



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 14 Ottobre 2020 — Anno 156°, Numero 283 — ilsol24ore.com

*In vendita abbinate obbligatoriamente con il Focus del Sole al € 0,80 (€ 3,00 al 30/09 e 1,00 Focus e € 0,10 solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Focus, la vendita separata

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, comma 20, D.D. 14/06/2003, art. 1, comma 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Risparmio
Tutto quello che c'è da sapere sul mercato delle obbligazioni



I Focus del Sole
Bilanci e bonus: oggi la guida alle novità fiscali del decreto Agosto



FTSE MIB 19558,69 -0,81% | SPREAD BUND 10Y 123,30 +1,90 | €/€ 1,1787 -0,10% | ORO FIXING 1891,30 -1,78% | **Indici&Numeri** → PAGINE 36-39

Asta BTp, il triennale va sottozero L'Europa proroga gli aiuti di Stato

MERCATI
Il rendimento del titolo a tre anni scende a -0,14%
Decennale ai minimi

La Ue prolunga il regime che consente ai governi di aiutare le aziende in crisi

Edizione chiusa in redazione alle 22

Asta da record ieri per il Tesoro, che per la prima volta ha potuto indebitarsi sulla scadenza triennale offrendo zero cedole ai sottoscrittori e portando a casa un rendimento (-0,14%) lontanissimo dai livelli di marzo (+2,44%). Elevata la domanda: 5,81 miliardi contro i 3,75 collocati. Solida anche quella per il BTp a 7 anni, con un rendimento allo 0,34%, e quella per il titolo trentennale, che ha spuntato un tasso di interesse dell'1,28%; quanto al rendimento del decennale, sul mercato secondario sono stati ritoccati i re-

DISPOSITIVI ANTI METEORITE PRODOTTI DALLA SALERNITANA TESI



Aerospazio. Cygnus, il veicolo da rifornimento della Nasa, monta gli scudi anti meteorite Tesi

Dal Cilento gli scudi spaziali per la Nasa

Tesi, società con sede a Ciccarele (Salerno) e specializzata nel settore aeronautico, sta spingendo sulla diversificazione anche per resistere all'impatto negativo della pandemia sulla sua attività. E lo fa accelerando nel comparto aerospaziale, dove già produce tra l'altro gli scudi antimeteorite per Cygnus, il veicolo non pilotato della Nasa. Un comparto promettente, tanto che il ceo Luigi Panzo ha dichiarato: «Nel prossimo futuro il 60% dei nostri ricavi (circa 25 milioni nel 2019) arriverà proprio da spazio e nuovi prodotti».

Vera Viola — a pag. 12

L'OUTLOOK: RAFFORZARE GLI STIMOLI ECONOMICI

Fmi, migliorano le stime di Eurozona e Italia

Gianluca Di Donfrancesco — a pag. 26

Test rapidi dai medici, un flop Conte: eviteremo il lockdown

EMERGENZA COVID

Contagi a quota 5.901
In vigore le restrizioni, protesta delle categorie

Con la ripresa dei tamponi tornano a crescere in Italia i nuovi casi di coronavirus: 5.901 in 24 ore (+1.282) con 112.544 test (+27mila). In deciso aumento i ricoveri (5.076, 255 più di ieri), i pazienti in terapia intensiva sono 534 (+64), i decessi 41. E il piano per far arrivare i tamponi rapidi negli studi di medici di famiglia ancora non è partito ma già rischia di arenarsi. Intanto continuano le polemiche dopo il varo delle nuove restrizioni, con le categorie colpite sul piede di guerra, in testa ristorazione e trasporto locale. Il premier Conte puntiamo a evitare un altro lockdown e a tutelare l'economia — alle pagine 6 e 8



Cristiano Ronaldo, fuoriclasse portoghese, è attaccante della Juventus

Calcio
Casi in Serie A: positivo anche Cristiano Ronaldo

— a pagina 8



Londra
Il sindaco Khan avverte: nuova stretta inevitabile

— a pagina 8

Rimadesio

Velaria pannelli scorrevoli, Eos mensole.
Design Giuseppe Barvasi



Manovra da 40 miliardi in arrivo: 17 da fondi Ue, 15 vanno al lavoro

CONTI PUBBLICI

La manovra 2021, che sarà sul tavolo del Consiglio dei ministri venerdì, ammonta a circa 40 miliardi, 17 dei quali dagli aiuti Ue. Priorità al lavoro: ben 15 miliardi saranno destinati al prolungamento delle misure per l'occupazione. Verice in serata sulla legge di bilancio. Il ministro Qualitieri: riforma Irpef nel 2022.

Rogari e Trovati — a pag. 5

BANCHE

UniCredit, l'ex ministro Padoan verso la presidenza

Luca Davi — a pag. 26

SPORT

Diritti Tv, la Lega di serie A sceglie la cordata Cvc

Biondi e Festa — a pag. 23

NASCE «NORME & TRIBUTI PLUS DIRITTO»

Avvocati, notai e magistrati: una nuova informazione

di Fabio Tamburini

Il Gruppo 24 ORE rilancia la sfida sul fronte dell'informazione legale. Nasce, infatti, «Norme & Tributi Plus Diritto», che raccoglie il testimone del «Quotidiano del Diritto». Il prodotto, un vero sito dedicato a

chi esercita le professioni legali a ogni livello, si pone più obiettivi. In primo luogo «Norme & Tributi Plus Diritto» vuole diventare, con l'autorevolezza che deriva dal marchio Sole 24 Ore, un punto di riferimento per tutto il mondo legale.

— continua a pagina 32

COME FUNZIONA IL CIBO? DOMANI IN EDICOLA «Come funziona il cibo», secondo manuale per capire il mondo attorno a noi. Al costo di 12,90 euro oltre il prezzo del quotidiano

lavoro LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO Alain Dehaze (Adecco): in futuro più lavoro remoto

Giorgio Pugliotti — a pag. 33





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 14 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 284 - € 1,20
S. Callisto I Papa

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6190

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

L'ULTIMA FOLLIA

Il governo accusa le famiglie

Non volendo fermare la scuola e le imprese di trasporto, Giuseppe Conte entra nelle case italiane Sostiene - ma è falso - che il boom di contagi avviene fra le mura domestiche dove vieta inviti a cena

Il Tempo di Osho

Il Covid non fa sconti e ferma pure Ronaldo



"Ma 'ndo te lo pò esse preso sto virus?"

"Me sa sull'autobus"

Pieretti a pagina 4

DI FRANCO BECHIS

Per la prima volta nella storia in un testo legislativo - l'ultimo dpcm firmato ieri da Giuseppe Conte - è stata inserita una specie di norma, che è soprattutto una ramanzina fatta agli italiani sui propri comportamenti dentro le mura di casa. Ecco la perla: «Con riguardo alle abitazioni private, è fortemente raccomandato di evitare feste, nonché di evitare di ricevere persone non conviventi di numero superiore a sei». (...)

Segue a pagina 3

Emergenza trasporti

Tutti a debita distanza ma non sui mezzi pubblici

Carta a pagina 5

La manovra in Senato

Anche il premier la butta lì «Dal 2021 avremo meno tasse»

Ventura a pagina 6

L'ente del turismo

Altro che lockdown, all'Ente si aumentano gli stipendi

Caleri a pagina 6

La coppia e il figlio conteso

Nina Moric pubblica un audio choc di Corona «Voglio ammazzarti»



Di Pietro a pagina 10

Allarme nella Capitale: in molti ospedali aumenta il personale contagiato

Medici e infermieri positivi, è caos tamponi

Fermata dalla Finanza a Milano

Arrestata la «dama» del cardinale Becciu

a pagina 11

... Dall'Umberto I fino al San Filippo Neri è allarme su medici e infermieri contagiati dal Covid. Solo ieri all'Umberto I sono stati riscontrati sette casi di nuovi positivi tra il personale e anche all'ospedale sulla via Trionfale ci sarebbero già diversi episodi tra operatori del Pronto soccorso e Medicina d'urgenza.

Sbraga a pagina 15

Oggi la manifestazione

Forze di polizia in piazza contro le aggressioni

Giorni a pagina 10

la **S** TORACIATA

Taci. Il condominio ti ascolta. Inventeremo il bonus spia

I gioielli di Moira Orfei

Asta Speciale: **Giovedì, 29 ottobre 2020, ore 18:30**

Esposizione Gioielli / Mostra Fotografica: **8 - 28 ottobre, dal lunedì al venerdì 10:00 - 18:00**

Piazza del Monte di Pietà 32/A, Roma

Catalogo disponibile online sul sito: affide.it

Affide

Il diario di Maurizio Costanzo

Ho sentito in televisione un allevatore di pecore, un po' in ambascie, in quanto un branco di lupi aveva aggredito le pecore e, malgrado i cani, avevano fatto strage. Capisco il disappunto di quell'allevatore che ha visto il proprio lavoro distrutto in pochi minuti, ma capisco anche che il lupo, se vede una pecora, non può girare il muso dall'altra parte. È una storia antica se si pensa che si usa dire: «La pecora fa becc e il lupo se la mangia». Insomma, il lupo è tradizionalmente un animale che aggredisce e non va tanto per il sottile. Mi chiedo solo perché ci sia un augurio che recita: «In bocca al lupo!». Siamo sicuri?

PEGASO FLEX

Via Pontina km 31,500
00071 Pomezia (RM)
Tel. 06 910 4359
www.pegasoflex.it

Mercoledì 14 Ottobre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 242 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IN EDICOLA CON

Italia Oggi
La riforma del no profit
Il tutto subito dopo il RINYES

Disponibile anche sul sito
www.classabbonamenti.com

De Magistris candida sindaco a Napoli una sua assessora di 33 anni mentre Bassolino, Pd, si scalda i muscoli
Stefano Albamonte a pag. 6

IN EDICOLA CON

Italia Oggi
Il SUPERBONUS e le altre detrazioni edilizie

Disponibile anche sul sito
www.classabbonamenti.com

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Da domani al via la cessione dei crediti d'imposta per i bonus fiscali sulla casa

Poggiani a pag. 31

Stop alle festicciole in casa

Il governo entra per la prima volta tra le mura domestiche degli italiani e raccomanda la massima prudenza nelle relazioni sociali. Massimo sei ospiti

Il governo entra per la prima volta nelle case degli italiani raccomandando prudenza nelle relazioni sociali che stanno diventando la prima occasione di contagio. La mascherina è vivamente consigliata anche nella propria abitazione in presenza di persone non conviventi. Le feste a casa andrebbero evitate e se proprio si vuole invitare gente non si dovrà andare oltre il numero di sei persone non conviventi.

Cerisano a pag. 29

La Lega di Salvini si appresta ora a cambiare pelle un'altra volta



di PIERLUIGI MAGNASCHI

La Lega, stimolata, all'interno, da personalità politiche come il governatore della Regione Veneto, Luca Zaia e dal vice segretario del partito, Giancarlo Giorgetti e, dall'esterno, da politici liberali sopra la mischia come l'ex presidente del Senato, Marcello Pera, sta cambiando pelle un'altra volta. L'operazione, a lungo sotto traccia, dove si sviluppava in borbottii contenuti e in prese di distanza appena accennati, adesso è emersa chiaramente in superficie e sta diventando un esplicito terreno di dibattito anche perché la risolutezza di Salvini è stata nel frattempo

continua a pag. 5

COME DICEVA IONESCO

L'elettore blandito con promesse farlocche diventerà un devoto

Magno a pag. 5

INPS

L'iscrizione alla gestione commercianti non è obbligatoria

Delli Priscio a pag. 34

PERSINO RENZI E CALENDA

Il vento adesso tira a sinistra, tutti puntano al Pd

Maffi a pag. 8

PIATTAFORME E-COMMERCE

Maurizio Martina: Poste può diventare l'Amazon italiana

Chiarello a pag. 21

BILANCI

Ammortamenti, la sospensione deve essere sempre motivata

Libardi-Sironi a pag. 32

Via libera del garante privacy all'ultimo tassello dell'operazione. Premi anche agli esercenti dal 2021

Lotteria scontrini al raddoppio

Arrivano le estrazioni speciali della lotteria degli scontrini per chi paga con carta e altri mezzi elettronici. Premi aggiuntivi per il cliente ma anche per l'esercente. Con il via libera del Garante privacy ieri a questo ultimo tassello della lotteria degli scontrini il quadro normativo e attuativo è completo per l'avvio, dal primo gennaio, delle estrazioni con vincolo in denaro per chi conserva lo scontrino fiscale dei suoi acquisti con mezzi di pagamento elettronici.

Bartelli a pag. 25

DIRITTO & ROVESCIO

La situazione è drammatica ma non seria. Stipuzio che un governo guidato da un giurista come Conte combini dei pasticci politici ed inquietanti contro la Costituzione. Nella bozza del dpcm distribuita ai giornalisti si prevedeva infatti che «per assicurare il rispetto del numero massimo di partecipanti alle feste private gli inquilini della pubblica autorità potranno in qualsiasi momento chiedere l'accesso e procedere all'identificazione dei soggetti presenti nell'immobile». Contro questa ipotesi, che faceva carta straccia dell'art. 14 della Costituzione, sono insorti, non i grandi media, ma la gente del web. Per cui nella stessa bozza, Conte ha fatto marcia indietro e ha sostituito il tutto con una «forte raccomandazione». Ma non si usa un decreto per le raccomandazioni. Insomma Conte ci ha provato in base al motto: «Se la va, la va». Ma se la norma sancita non aveva l'avallo di Conte deve andare fuori del Parlamento. Per poterlo destinare ad altre attività. Nella redazione dei decreti, costui è un pericolo pubblico. Non può restare al suo posto. Se ci fosse un'opposizione costui salterebbe fuori.

LO DICE BENTIVOGLI, EX SEGRETARIO CISL METALMECCANICI

L'Italia è un paese a-industriale Quando non anti-industriale

«Siamo un Paese anti-industriale quando non a-industriale, con una classe politica che non capisce di cosa parla. Il reddito di cittadinanza? Una riforma di welfare elettorale, che dà benefici a chi spesso lavora in nero e che farà crescere la disoccupazione». Marco Bentivogli, 50 anni, ex segretario della Fim, la federazione dei metalmeccanici della Cisl, oggi con Carlo Cottarelli e Luciano Floridi ha fondato Base Italia, «non è un partito ma ha l'ambizione di smalzare il livello del dibattito politico, di dare voce alle competenze». I nodi del Paese? «Sono sempre gli stessi, burocrazia e giustizia, fisco e investimenti. Il resto è propaganda».

Marco Bentivogli Ricciardi a pag. 5

CLASS EDITORI

Al via oggi la terza edizione di Belt & Road Initiative

a pag. 16

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Covid - Il dpcm con gli allegati

Cassazione - La sentenza sul saldo e stralcio

Gestione commercianti - La sentenza sui contributi Inps

Fondo perduto - La risposta a interpello

FENOMENI LETTERARI

In Germania il libro boom dell'anno è un romanzo in versi

Giurdina a pag. 14

CON GRANDI CAMPAGNE

La gdo sceglie la comunicazione per spiegare la sostenibilità

Cipriani a pag. 16

PARLA ABRIL (VIACOMCBS)

PlutoTv debutterà in Italia nel 2021

Pizzotta a pag. 17

L'evoluzione semplice

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

SOLUZIONI 100% PROPRIETARIE PER COMMERCIALISTI E CONSULENTI

Software gestionali nati dall'idea di un commercialista e dall'esperienza di uno studio attivo dal 1977

ASSISTENZA IN TEMPI CERTI » fornita da operatori con lunga esperienza maturata in uno studio

PREZZI CONTENUTI » vendita diretta online, nessun rappresentante, agente di zona o call center

PROVA GRATUITA » disponibile per tutti i software, versione completa senza alcuna limitazione

Scopri di più! » www.softwareg3.it

Con «Il superbonus» e le altre detrazioni edilizie a € 6,00 in più con «La riforma del no profit» a € 0,50 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 14 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

La Nazione in viaggio sui convogli

**La paura svuota i treni
Pochi pendolari
e controlli sporadici**

Baroni, Bocchini, D'Anzeo e Ulivelli alle pagine 12 e 13



L'incidente nel Senese

**Battaglie
di perizie
su Zanardi**

Valdesi a pagina 14

ristora
INSTANT DRINKS

Boom di ricoveri, allarme ospedali

Altri 62 pazienti in terapia intensiva, 41 vittime. I medici: «Se la corsa dei contagi continua, in due mesi siamo al collasso»
Ma in questa seconda ondata non conosciamo ancora l'età dei deceduti e le patologie pregresse. Il problema dei trasporti pubblici

Servizi
da p. 3 a p. 9

Per non bloccare la ripresa

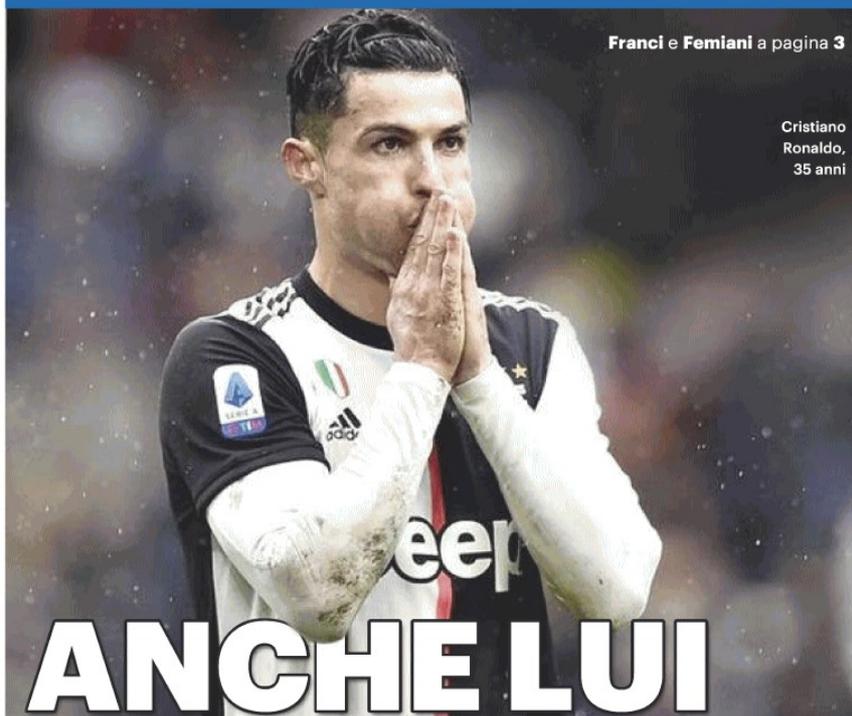
**E ora subito
il Recovery Fund
(e pure il Mes)**

Raffaele Marmo

Alla «ripresa a U» dell'economia nella seconda metà dell'anno o agli inizi del 2021 è stato difficile, per non dire impossibile, credere in momenti non sospetti. Ma sarebbe bastato almeno poter fare affidamento su quel «rimbalzo» del Pil tra l'estate e l'autunno più volte pronosticato dal Ministro dell'Economia. I numeri e le previsioni sulla curva dei contagi che abbiamo sotto gli occhi, però, ci fanno temere che, come in primavera, non «andrà tutto bene». Il nuovo clima psicologico dentro il quale, ora dopo ora, stiamo entrando rischia di far deragliare il fragile treno della ripartenza che mese dopo mese, da giugno a settembre, abbiamo cominciato a vedere in cammino.

Continua a pagina 2

**INFETTATO CRISTIANO RONALDO IN RITIRO COL PORTOGALLO, STA BENE
TREMANO GLI AZZURRI: «CONTAGIATO EL SHAARAWY». MA È FALSO POSITIVO**



Franci e Femiani a pagina 3

Cristiano
Ronaldo,
35 anni

ANCHE LUI

DALLE CITTA'

Firenze

**Allarme anziani
Nuovo focolaio
in una rsa
35 contagiati**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**Sconto sulla Tari
Bollette tagliate
per i commercianti**

Servizio in Cronaca

Firenze

**Scontro tra moto
e betoniera
Muore a 59 anni**

Nistri in Cronaca



Cecilia Marogna è accusata di peculato

**Il Vaticano fa arrestare
la manager di Becciu**

Fabrizio a pagina 15



Strumenti diversi: l'influencer annoia

**Ferragni, ascolti flop
La televisione non è il web**

Degli Antoni a pagina 17

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**

SUSTENIUM IMMUNO ADULTI
SUSTENIUM IMMUNO JUNIOR

**PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE
DI TUTTA LA FAMIGLIA.**

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



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N° 243

Mercoledì 14 ottobre 2020

In Italia € 1,50

Rsa, torna l'incubo virus

Case di riposo blindate per proteggere gli anziani. Volano i contagi: ieri sono stati 5901 con 41 morti. Aumentano i malati nelle terapie intensive. Bonaccini: Dpcm da rivedere per trasporti e ristoranti

Allarme calcio, Ronaldo positivo al Covid-19 bloccato in Portogallo

Il commento

Gli ultimi della pandemia

di Michela Marzano

Questa pandemia ci sta costringendo a fare i conti con ciò che gli studiosi di etica chiamano i "dilemmi morali", ossia con quelle situazioni in cui, qualunque sia la scelta che si faccia, le conseguenze sono sempre negative. È d'altronde di fronte a questi tragici dilemmi che si trovano oggi i responsabili politici di tutto il mondo. Che non sanno più come comportarsi con gli anziani e le persone più fragili - ossia con coloro che più degli altri stanno pagando il prezzo della crisi sanitaria - e che si dibattono alla ricerca di una soluzione. È giusto lasciare queste persone a casa loro, anche se prive di aiuto e di risorse, oppure è meglio ricoverarle in una casa di riposo? E qui, poi, quali regole si dovrebbero adottare, sapendo che nelle Rsa, durante la prima ondata pandemica, quattro anziani su dieci sono morti di Covid?

● continua a pagina 29

La stretta sulle visite nelle Rsa arriva nel nuovo Dpcm. E dopo i focolai a Bari, Napoli e Firenze nelle case di riposo si teme l'ondata d'autunno. I gestori chiedono i test rapidi per gli ospiti. E sul decreto il presidente della Regione Emilia-Romagna spiega a Repubblica: «Sugli orari, il governo ci ripensi». Tra i positivi al Covid da ieri c'è anche Ronaldo.

di Bocci, Ciriaco, Crosetti, Currò e Gamba ● alle pagine 2, 3, 4 e 36

La politica e i social

Se con un tweet non si vince più

di Riccardo Luna

Forse è venuto il momento di dirsi che la politica non si fa a colpi di hashtag. Che non basta diventare trending topic per dettare l'agenda del Paese. Che ammassare follower non è necessariamente la strada per vincere le elezioni. Insomma è il momento di dirsi che Twitter resta uno strumento importante ma non è lo specchio dell'Italia.

● a pagina 28

La sindaca 5S di Torino

Appendino "Non sarò ricandidata"

di Longhin, Messina e Ricca ● a pagina 11

Svolta nella trattativa

Da Cdp e fondi nuova offerta per Autostrade

di Pons e Puledda ● a pagina 25

Lo scandalo pontificio



KARMA PRESS PHOTO

Arrestata la dama del Vaticano

Cecilia Marogna era stata ingaggiata dal cardinale Becciu. "Ha finto le missioni per intascare i soldi". Il sospetto di altri ricatti

di Bulfon, Coccia e Di Feo ● alle pagine 18 e 19

Mappamondi

Springsteen "Trump perderà e l'America resterà unita"



di Ernesto Assante ● a pagina 15

Disney potenzia lo streaming Sfida a tutto campo con Netflix



di Sara Bennewitz ● a pagina 26

Cartellone

Nanni Moretti "Più passa il tempo e più sul set mi sento insicuro"



di Arianna Finos ● a pagina 34

I ragazzi di Tonga contro "Il signore delle mosche"



di Gabriele Romagnoli ● a pagina 31

ORO ROSSO
 STORIA FASSONE
 CONSORZIO DI TUTELA PASSEGGIO
 TENERA
 TRACCIABILITÀ CARNE
 COALVI RAZZA PIEMONTESE
 PASSIONE QUALITÀ
 CONDIZIONE FAMILIARE
 RAZZA PIEMONTESE
 MACELLERIE D'ECCELLENZA
 TRADIZIONE
 MAGRA AGRICOLTURA
 ALPEGGIO
 ITALIANA CERTIFICATA

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

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

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

con i Viaggi di Geronimo Stilton € 8,40

NZ





Vaticano Beni di lusso con i soldi dei fedeli Arrestata la manager del cardinale Becciu

DOMENICO AGASSO JR E MONICA SERRA - P. 11



Springsteen Il Boss e le elezioni americane "Trump perderà e finirà il lungo incubo"

INTERVISTA DI LUCA DONDONI - P. 24



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 14 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.282 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

STRETTA DEL GOVERNO: PER LA RISTORAZIONE DANNO DA 300 MILIONI AL MESE. FMI: NEL MONDO SI PERDERANNO 28MILA MILIARDI

Covid, rischio 100 morti al giorno

Nuovo boom di contagi. Gli ospedali temono il collasso in due mesi. Conte: "Mai la polizia nelle case"

L'ANALISI

GLI INTERVENTI IMMEDIATI PER L'ECONOMIA

I 5 DOSSIER DECISIVI PER IL PAESE

MARIO DEAGLIO

Moltissimi italiani stanno cercando di capire se, in base al recente decreto del premier, nei prossimi 30 giorni i loro figli potranno continuare a giocare a "calcetto", se i mezzi pubblici saranno più o meno frequentati e quale persona potranno essere invitate a un matrimonio. Dal canto suo, il governo, con l'audizione parlamentare del ministro Gualtieri, ha subito allargato gli orizzonti prospettando uno scenario di riforme fiscali che dovrebbero, nei prossimi anni, alleggerire il fardello dei contribuenti e restituire al Paese la crescita perduta da ben 25 anni. Tra il futuro immediato e quello lontano, c'è però un tempo economico intermedio di cui si parla poco.

Si tratta di un insieme di 5 "dossier", consistenti in decisioni singole o di settore che potrebbero avere un peso determinante su che cosa succederà all'economia italiana nell'incerto decennio appena iniziato. Il primo di questi "dossier" è vecchissimo e comincia per A, come Alitalia, l'esempio da manuale di una "società zombie", mantenuta in vita da banche e creditori con costi elevatissimi. Nei cieli, resi semivuoti dal Covid, è stata raggiunta da altre celebri compagnie di ogni Paese, diventate anch'esse "zombie", con perdite complessive pari a più di un miliardo di euro alla settimana. Naturalmente, nessuno sa bene come si risolve un simile problema, ma di certo non serve più il salvataggio, temporaneo e a caro prezzo, di posti di lavoro a carico della collettività.

CONTINUA A PAGINA 21

Aumentano i contagi: ieri quasi seimila. Il rischio è di 100 morti al giorno tra due settimane. Dopo le polemiche, il premier Conte rassicura sul Dpcm: «Non manderemo le forze di polizia nelle abitazioni private». Nel caos il trasporto locale per le poche corse e i troppi assembramenti. Mentre per la scuola la soluzione è scaglionare gli ingressi. La stretta anti-Covid pesa sulle imprese: alla ristorazione costa 300 milioni al mese. Allarme Fmi: il virus brucerà 28mila miliardi dal 2020 al 2025. SERVIZI - PP. 2-6

LO SCONTRO SULLA SCUOLA

GLI INVESTIMENTI E IL SOSTEGNO MANCATI

GLI STUDENTI IN ULTIMA FILA

CHIARA SARACENO

Di nuovo la chiusura delle scuole viene avanzata come soluzione a problemi che esulano dalla scuola stessa, questa volta la carenza di trasporti. - P. 21

IL RUOLO DECISIVO DELLE RELAZIONI SOCIALI

QUEI LEGAMI NATI IN CLASSE

MICHELA MURGIA

L' unica notizia vera del Dpcm è che le scuole staranno aperte. La soppressione della categoria spirituale del compagno di banco è scongiurata. - P. 21

OGGI LA SENTENZA SU JUVE-NAPOLI

Positivo anche Ronaldo, il calcio mondiale stravolto dal virus



Cristiano Ronaldo con i compagni della nazionale portoghese la sera prima del tampone positivo

NEL RITIRO DEL PORTOGALLO TUTTI A TAVOLA NON DISTANZIATI

A CENA SENZA MASCHERINE POILA FOTO SU INSTAGRAM

ANTONIO BARILLA

Il Covid 19 colpisce: Cristiano Ronaldo. La clamorosa notizia sfugge nel primo pomeriggio al riserbo della Cidade de futebol di Oeiras, dove il Portogallo consuma la vigilia della sfida di Nations League con la Svezia. - P. 28

LA SINDACA DI TORINO

Appendino lascia "Non mi ricandido" E apre la strada al patto M5S-Pd

ANDREA ROSSI



Chiara Appendino ANSA - P. 8

LA STORIA

I COMMERCianti SI RIBELLANO ALLE COSCHE

FALCONE, BORSELLINO E IL NO ALLA MAFIA DI BORGO VECCHIO

FRANCESCO LA LICATA

La mafia di Borgo Vecchio, antico quartiere alle spalle del Politeama, pieno centro di Palermo, si era data da fare per riprendersi da una precedente ondata repressiva. E aveva riproposto il vecchio copione della richiesta del pizzo camuffato da contributo per la festa rionale in onore della Madre Sant'Anna.

CONTINUA A PAGINA 13

IL DRAMMA DI AMELIA

NEL GIORNO DEL DICOTTESIMO COMPLEANNO

SE PER MARIA CHIARA LA DOSE DI HEROINA È UN DONO D'AMORE

GIANLUCA NICOLETTI

Non pensiamo che Maria Chiara debba appartenere a una stirpe aliena, proviamo a immaginare come una nostra figliola la ragazza di Amelia morta per la dose d'eroina che aveva chiesto come «regalo» per i suoi 18 anni. - P. 15

Ogni SABATO e DOMENICA in REGALO un giallo d'autore!



Italia in Giallo



BUONGIORNO

Il professor Alessandro Meluzzi, che a me è sempre stato molto simpatico, e si intende lo psichiatra, criminologo, già massone del Grande Oriente d'Italia, giovanissimo comunista, poi giovane socialista, poi parlamentare di Forza Italia, poi all'Udr di Francesco Cossiga, poi al Rinnovamento italiano di Lamberto Dini, poi ai Verdi, poi all'Udeur europeista di Clemente Mastella, oggi con accessi simpatie sovraniste, convertito al cristianesimo, salito a diacono cattolico di rito greco-melchita, poi a presbitero della Chiesa ortodossa italiana autocefala, e sottolineo autocefala, infine primate metropolitano e arcivescovo della medesima chiesa con il nome ecclesiastico-patriarcale di Alessandro I (non ho idea di quello che sto scrivendo, copio da Wikipedia), cioè col nome d'arte uguale al nome di battesimo, insomma quel Me-

L'autocefalo

MATTIA FELTRI

luzzi, ha concesso un'intervista per sostenere che il Covid fa parte di una strategia complessiva di reset nel quadro della mondializzazione e della globalizzazione del governo delle élite finanziarie mondiali che intendono cancellare la famiglia tradizionale fatta da padre, madre e figlio e sostituirla con monadi leibniziane senza finestre, cioè consumatori isolati alla mercé di una casta finanziaria tecnocratica mediatico globale, alla quale serve un essere umano senza genere, né maschio né femmina, coi figli da concepire artificialmente e da consegnare alle droghe, e in questa scia si inquadra l'afrasiolamizzazione d'Europa, a cominciare dall'Italia, il tutto progettato da Bill Gates. Mi pare una ricostruzione precisa e puntuale, specialmente tenendo conto che Meluzzi è autocefalo.



<p>IL CALORE CI UNISCE.</p>  <p>www.italgas.it</p>	<p>Il fondo Cvc si aggiudica la partita per i diritti televisivi della Serie A</p> <p>Tre quarti dei club votano per il private equity, che in cordata con Advent e Fsi offre 1,6 miliardi per il 10% della media company</p> <p>Bertolino a pagina 12</p>	 <p>il quotidiano dei mercati finanziari</p>	<p>Trapani investe sulla filiera con Florence</p> <p>L'ex Bulgari crea una newco con Vam e Fondo Italiano</p> <p>Palazzi in MF Fashion</p> <p>Anno XXXIII n. 203 Mercoledì 14 Ottobre 2020</p> <p>€2,00 <i>Classificatori</i></p> 	<p>IL CALORE CI UNISCE.</p>  <p>www.italgas.it</p>
--	--	---	--	--

Con MF Magazine for Fashion n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living n. 414 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Travel n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Design n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Architecture n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Art n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Music n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Cinema n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Fashion n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living n. 414 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Travel n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Design n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Architecture n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Art n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Music n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Cinema n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00)

COVID, LA SECONDA ONDATA BERLINO SUONA LA SVEGLIA, ORA SIAMO TUTTI IN PERICOLO

Merkel: Achtung Europa

La **cancelliera** preoccupata dal nuovo picco di **pandemia** nella Ue: a rischio vite ed **economie**
Ora anche la **Bundesbank** ha paura per gli **npl** e vede nero per gli **istituti** di credito tedeschi
E **Bruxelles** allunga fino a metà del 2021 le regole più morbide sugli **aiuti di Stato**: basterà?

JOHNSON & JOHNSON SOSPENDE I TEST SUL VACCINO: GIÙ WALL STREET E LE BORSE UE

<p>IN BALLO IL 68% DELLA BANCA</p> <p>Il governo vuole chiedere alla Ue una proroga di due anni per l'uscita da Mps</p> 	<p>ALLARME ASSITECA</p> <p>Imprese senza polizze-Covid per altri sei mesi</p>	<p>DOPO DISCUSSIONI IN CDA</p> <p>Unicredit sceglie Padoan presidente Ora Mustier deve decidere se restare</p> 
--	---	---

TOGETHER TO COMPETE

JOIN US!



Oltre **80** convegni svolti in **18** mesi

Più di **2.500** Professionisti partecipanti

120 articoli pubblicati online in **15** mesi

Oltre **80** webinar realizzati in **18** mesi

Più di **1.000** professionisti coinvolti

250 Professionisti iscritti in **18** mesi

Il Network di Professionisti della Consulenza Aziendale numero UNO in Italia

Per maggiori informazioni:
tel +39 02 48 75 95 71 | itc@noverim.it | noverim.it

noverim network
TOGETHER TO COMPETE

Il Manifesto

Trieste

«Né Cina, né Usa: sui porti serve una strategia europea»

Zeno D'Agostino, presidente dell' autorità portuale di Trieste, dopo l' accordo con Berlino

A fine settembre il Porto di Trieste, sempre più epicentro di tensioni geopolitiche, è stato scosso da una novità decisiva: la compagnia amburghese Hamburger Hafen und Logistik (Hhla) ha acquisito la maggioranza della Piattaforma logistica di Trieste (Plt). Una mossa significativa: il memorandum siglato tra Italia e Cina nel 2018 prevedeva che fosse la cinese CCCO a giocare un ruolo centrale nello sviluppo del porto giuliano. Con questa mossa i tedeschi hanno scalzato i cinesi, aprendo alla possibilità di una strategia inter-portuale elaborata a livello Ue. Abbiamo parlato con Zeno D'Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** dal 2015, delle conseguenze di questo accordo commerciale. Si pensava che arrivasse la Cina, è arrivata la Germania. Perché? I tedeschi, come altri, devono fronteggiare la realtà: se da noi il cambiamento climatico sta provocando l' acqua alta, da loro provoca l' esatto opposto. Porti come Amburgo e Rotterdam sono porti fluviali. Il primo è sull' Elba, a 100 km dal **mare**; il secondo è alla foce del Reno, ma vive della capacità di inoltrare delle merci nell' hinterland belga, olandese e tedesco attraverso le vie d' acqua interne. Vie che, soprattutto durante i mesi estivi, soffrono dell' abbassamento del livello dell' acqua. E sarà sempre peggio. Vedo questa operazione quasi come una scelta obbligata: prima o poi chi sta al Nord dovrà iniziare a venire a Sud. Mi sembra che la necessità sia più dei tedeschi che degli italiani, l' opposto della lettura che siamo soliti dare. **La Germania si sta preparando per fronteggiare le conseguenze del cambiamento climatico. E l' Italia?** In Italia, a parte in qualche piccola élite, abbiamo un dibattito sulle tematiche portuali che è di livello infimo. Ci preoccupiamo solo del passaggio a Nord delle navi, che andranno a togliere traffico alla relazione Asia -Europa via Suez, quando la realtà è che le navi che passeranno da Nord arriveranno su porti difficilmente raggiungibili da qui a 15-20 anni o incapaci di inoltrare le merci via canale. Questa è la realtà e i tedeschi lo sanno. **Lei ha parlato di "terza via europea". Questa manovra è il preludio al varo di una strategia portuale coordinata a livello Ue?** Con "terza via" intendo che abbiamo due blocchi - uno americano e uno cinese - ed entrambi ci dicono come dobbiamo gestire le cose. Io dico: troviamo una terza via europea. Già anni fa, discutendo con un altro operatore tedesco che aveva deciso di investire a Trieste, si parlava della necessità di creare un' alleanza italo -tedesca - non voglio usare la parola "asse" - su questi temi, perché effettivamente abbiamo le condizioni per poterla immaginare. Adesso, in questa relazione, per quanto detto sopra sul cambiamento climatico, l' Italia gode di una posizione che i tedeschi non hanno più. **Che ruolo deve giocare lo Stato in questi processi?** Usa e Cina hanno capito che è lo Stato a determinare la sorte della competizione economica capitalistica



Il Manifesto

Trieste

del globo. L' Europa ancora non l' ha capito, continua a bacchettare i soggetti pubblici che fanno economia. L' operazione di Hhla è da insegnamento. Parliamo di una società che è al 68% in mano pubblica, ma gestita in maniera manageriale. Io penso che il pubblico sia importante, ma serve un livello di managerialità, di cultura e di competenze diverso da quello cui siamo abituati. Altrimenti il cittadino ha ragione a non voler dar nulla in mano al pubblico. Continuiamo a tagliare il pubblico - sia come organico che come risorse - quando il mondo sta andando nella direzione opposta. Se sono gli Stati a guidare questi processi, allora esiste una sfumatura geopolitica dell' accordo Hhla-Plt. Certo, perché se non fossero venuti i tedeschi, sarebbero venuti i cinesi. Ma la Belt and Road Initiative non è la via della seta. La prima è un progetto che nasce a Pechino, è gestito totalmente dai cinesi e fa i loro interessi. Però posizionandosi su un corridoio trasportistico globale che si chiama via delle seta ed esiste da sempre. Noi accettiamo la sfida della via della seta, non entrando nella logica geopolitica degli investimenti cinesi. Riteniamo che ci sia una capacità in loco, ovvero in Europa, di stare su questo corridoio senza dover per forza succubi dei cinesi o degli americani. Questo il messaggio che deve arrivare: l' Europa c' è ed ha competenze e soldi per poter giocare questa partita. L' arrivo di Hhla a Trieste è un microbico esempio di quello che l' Europa può fare se la smettiamo di ragionare in termini nazionalistici.

Il Piccolo

Trieste

L'unità è approdata al largo di veglia (fiume)

La nave gasiera Lng Croatia apre l'era del rigassificatore

Era salpata da Shanghai, dove si trovava per subire lavori di riconversione Il suo destino è quello di diventare la base del futuro impianto offshore

ANDREA MARSANICH

FIUME In anticipo rispetto al termine previsto (20 ottobre), la nave gasiera riadattata Lng Croatia è arrivata ieri mattina nel golfo di Fiume. Proveniva dal porto cinese di Shanghai, dove l'ex metaniera era stata sottoposta a lavori di riconversione. Quello che sarà il futuro rigassificatore offshore (costato 159,6 milioni di euro), da piazzare di fronte alla località di Castelmuschio (Omislj in croato) sull' isola di Veglia, raggiungerà oggi il vicino cantiere navale di San Martino di Liburnia (Martinscica). Qui l' unità Fsru verrà ulteriormente controllata prima di poter dare il via al lavoro sperimentale. «Tra un paio di settimane la nave raggiungerà un determinato punto dell' Adriatico, dove avverrà il primo prelievo di gas liquefatto da un' altra unità», rivela Hrvoje Krhen, direttore Lng Hrvatska, l' impresa cui è stata affidata la gestione del rigassificatore: «Il metano a bordo della Lng Croatia tornerà allo stato gassoso. Una specie di prova generale prima dell' attività vera e propria». Dopo l' attività sperimentale, il rigassificatore galleggiante sarà sistemato definitivamente nel tratto di mare che bagna Castelmuschio, operazione in programma a fine novembre o inizio dicembre. Il primo gennaio 2021 si avrà dunque l' inaugurazione ufficiale del terminal, fortemente voluto da Zagabria (e dagli Stati Uniti per contrastare le forniture russe) e avversato dalle autonomie locali, dalla Regione quarnerino-montana, da ambientalisti, lavoratori turistici e in generale dall' opinione pubblica quarnerina e istriana. Non poteva andare diversamente poiché Lng Croatia - posizionata in un' area ad alto richiamo turistico - è lunga 280 metri, larga 43 e alta 38; è considerata un potenziale pericolo per l' ambiente, come pure un pugno nell' occhio a causa della sua enorme mole. L' impianto metanifero, compresa tutta l' infrastruttura, costerà complessivamente 233 milioni di euro, con 101 milioni stanziati a fondo perduto dall' Unione europea. Avrà a pieno regime una capacità di movimentazione annua pari a 2 miliardi e 600 milioni di metri cubi di gas, grazie a serbatoi che possono ospitarne fino a 140 mila metri cubi. In pratica riuscirà a trasformare da liquidi in gassosi circa 300 mila metri cubi l' ora: cifra che garantisce appunto la movimentazione di 2,6 miliardi di metri cubi in un anno. L' intera capacità del terminal è stata rilevata per i prossimi 3 anni, mentre fino al 2027 è stata acquistata nella misura dell' 80%. «È la prova della bontà del progetto, fortemente voluto dallo Stato croato che così si assicura autonomia energetica per il periodo a venire - sottolinea Krhen -. Posso confermare che al terminal vegliota potranno attraccare metaniere le cui capacità potranno andare da un minimo di 3.500 a un massimo di 265 mila metri cubi». Proprio per ridurre al minimo l' impatto ambientale (la gigantesca nave sarà comunque ben visibile da tutto il golfo fiumano), il rigassificatore è stato verniciato di bianco nella parte superiore, mentre lo scafo sarà di colore blu. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



D'Agostino tra i cento top manager

TRIESTE Può anche essere un segnale, per chi lo vuole intendere. In tempi di rinnovo (a quanto sembra quasi totale) dei presidenti delle AdSP, bisogna capire se il Ministero competente intende usare la mannaia, rinnovando anche quelle presidenze che hanno funzionato bene o benissimo come a **Trieste**, o vuole riconoscere che i secondi mandati vanno favoriti per una continuità operativa spesso determinante. Potrebbe essere il caso di Zeno D'Agostino, presidente del **porto** di **Trieste**, che come noto è nella classifica dei 100 manager vincenti di Forbes Italia. Si tratta dice il report rilanciato dalla stessa AdSP dei migliori capitani d'impresa che stanno guidando le loro aziende con la lungimiranza dei grandi leader, soprattutto in un momento difficile come quello che stiamo vivendo, selezionati e proposti in ordine alfabetico dal prestigioso magazine economico. Anche nel 2020 la classifica di Forbes Italia, ha eletto l'eccellenza manageriale del nostro Paese che si è distinta con le proprie competenze, visione e professionalità, dimostrando di poter fare la differenza. Oltre alla grande soddisfazione personale commenta Zeno D'Agostino è un importante riconoscimento ad un manager della pubblica amministrazione e a tutte le persone che lavorano quotidianamente nel **porto** di **Trieste** che ringrazio e con cui condivido questo prestigioso riconoscimento. Come noto D'Agostino, manager veronese esperto di logistica è a capo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale dal 2015. Attualmente è vice presidente di ESPO, European Sea Ports Organization, con sede a Bruxelles e guida la cabina di regia di Uirnet. A lui il merito di aver rilanciato l'immagine e consolidato la competitività del **porto** di **Trieste** con una posizione di leadership a livello nazionale e internazionale. Oggi **Trieste** è primo scalo d'Italia per volumi totali e per traffico ferroviario e nono **porto** in Europa con importanti relazioni commerciali su scala globale.



Il Nautilus

Venezia

AdSP MAS: LE PROSPETTIVE PER IL CLUSTER DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI A QUATTRO ANNI DALLA RIFORMA NAZIONALE DEI PORTI

FOCUS SUL **SISTEMA PORTUALE** VENETO Giovedì 15 ottobre 2020, 11:00 - 12:30 A quasi quattro anni di distanza dalla costituzione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar **Adriatico Settentrionale** si può dire finalmente compiuta l'armonizzazione sotto il profilo demaniale e operativo degli scali di Venezia e di Chioggia. L'esempio veneto può pertanto essere un caso di studio utile per approfondire da un lato gli esiti della Riforma **Portuale** e, dall'altro lato, per indagare le criticità da superare al fine di garantire una migliore applicazione della norma. Giovedì 15 ottobre alle ore 11:00 ne discuteranno nel corso di un webinar dedicato: Natale MAZZUCA Vice Presidente di Confindustria con delega all'Economia del **Mare** Guido NICOLINI Presidente di Confetra Luigi MERLO Presidente di Federlogistica Confrtransporto **Pino MUSOLINO** Commissario Straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** coordinerà: Alessandro PANARO Responsabile MARITIME & ENERGY - SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) **PER ISCRIZIONI:** <https://www.port.venice.it/it/webinar.html>



Logistica e trasporti a quattro anni dalla riforma portuale

Webinar sulle prospettive future con focus su Venezia

Redazione

VENEZIA Dopo quattro anni dalla riforma nazionale dei porti e la costituzione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, a Venezia ci si sofferma sul futuro della logistica e dei trasporti. Ora che si può dire finalmente compiuta l'armonizzazione sotto il profilo demaniale e operativo degli scali di Venezia e di Chioggia -dicono dall'**AdSp** presentando l'evento- l'esempio veneto può essere un caso di studio utile per approfondire da un lato gli esiti della Riforma portuale e, dall'altro, per indagare le criticità da superare al fine di garantire una migliore applicazione della norma. Gli investimenti infrastrutturali e i risultati di traffico mantenutisi su livelli soddisfacenti rispetto alla media nazionale nonostante la crisi sanitaria ed economica in corso, si è confrontata infatti pienamente con le nuove dinamiche, in tema di architettura istituzionale dell'Ente, di potestà pianificatoria attribuite alle Autorità di Sistema e di relazione con il territorio. Per discutere del tema giovedì 15 Ottobre dalle 11.00 alle 12.30 l'**AdSp** invita a partecipare al webinar che vedrà l'intervento di diversi ospiti, coordinati da Alessandro Panaro responsabile maritime & energy Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno). Interverranno: Natale Mazzuca vice presidente di Confindustria con delega all'Economia del mare Guido Nicolini presidente di Confetra Luigi Merlo presidente di Federlogistica Conftrasporto Pino Musolino Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale Per iscriversi al webinar è necessario compilare il modulo online sul sito dell'**AdSp**.



The screenshot shows the top of a web page from 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADINI SRL'. The main headline reads 'Logistica e trasporti a quattro anni dalla riforma portuale' with a sub-headline 'Webinar sulle prospettive future con focus su Venezia'. Below the headline is a photograph of a large ferry ship docked at a port. The article text begins with 'VENEZIA - Dopo quattro anni dalla riforma nazionale dei porti e la costituzione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, a Venezia ci si sofferma sul futuro della logistica e dei trasporti...'. At the bottom of the visible text, there is a list of speakers: 'ALESSANDRO PANARO RESPONSABILE MARITIME & ENERGY SRM', 'NATALE MAZZUCA VICE PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA CON DELEGA ALL'ECONOMIA DEL MARE', 'GUIDO NICOLINI PRESIDENTE DI CONFETRA', 'LUIGI MERLO PRESIDENTE DI FEDERLOGISTICA CONFTRASPORTO', and 'PINO MUSOLINO COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE'. A button labeled 'ARRUNTI O EFFETUA IL LOGIN' is also visible.

Autorità laguna, Brugnaro furioso E Fiengo lascia: privato dei compiti

Antonella Gasparini

VENEZIA Ha atteso che il decreto Agosto, che oltre alla nascita dell' Autorità della laguna prevede anche la messa in liquidazione del Consorzio Venezia Nuova (con un commissario da nominare in tempi rapidi: 30 giorni), diventasse legge con il voto di lunedì sera alla Camera. Poi ha deciso di lasciare. Ieri mattina il commissario del Cvn Giuseppe Fiengo ha scritto una lettera stringata ma eloquente al prefetto di Roma, da cui dipende la sua nomina: «Il decreto sembra privare gli amministratori straordinari del compito primario loro affidato di portare a conclusione la convenzione, avente a oggetto i lavori per la salvaguardia di Venezia e il completamento del Mose - ha scritto l' avvocato dello Stato chiamato nell' aprile 2015 a occuparsi del Cvn - Ritengo mio dovere prenderne atto e chiedere di poter accettare le mie dimissioni dall' incarico». Parole educate, ma ostili verso la svolta del governo. Tra i compiti del liquidatore c' è anche quello di finire i cantieri, un «benservito» per gli attuali commissari. Fiengo, che già aveva mal digerito la coabitazione di questi mesi con la commissaria «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, aveva anche valutato la possibilità di uno scontro legale, convinto che il loro ruolo di Anticorruzione non potesse essere cancellato con un tratto di penna. Ma poi ha deciso di farsi da parte, giocando d' anticipo con delle dimissioni che «fanno rumore»: da un lato perché si tratta del terzo commissario del Consorzio che lascia (il primo fu Luigi Magistro, poi ci fu la «meteora» Vincenzo Nunziata, rimasto in carica appena quattro mesi), dall' altro perché l' altro tecnico, il docente del Politecnico di Torino Francesco Ossola, per ora resta in sella e i rumors lo danno già con un ruolo futuro nella nuova società in house , che sarà il braccio operativo dell' Autorità. La stessa Spitz, in una nota recente, forse con un lapsus, l' aveva definito «direttore». L' ok definito del Parlamento al decreto ha poi scatenato ieri la rabbia del sindaco Luigi Brugnaro, che è tornato all' attacco del governo. «Un vero e proprio furto di competenze - sbotta - Così è Roma a decidere quando alzare il Mose. La città è stata espropriata dei suoi poteri». Il sindaco non ha gradito né il merito né il metodo. «Hanno messo la fiducia e hanno tenuto fuori Comune e Regione - commenta - La città è stata svenduta. Il sottosegretario Andrea Martella dice che non cambia niente. Lo vada a raccontare alle persone che si chiedono a che livello si alzeranno le paratie. Roma decide nel buio delle segrete stanze, ma i cittadini sono andati a votare e si sono espressi molto chiaramente. Il Pd deve arrendersi». Brugnaro ha una sua spiegazione di quello che è successo in questi anni, legata ai suoi successi elettorali. «Fu Martella, al tempo in cui non ero sindaco, a fare la proposta diventata legge di trasferire i poteri del Magistrato alle Acque alla Città metropolitana - continua - Poi non ha vinto e mi ha tolto i poteri. Quest' anno ho rivinto e da Roma levano competenze. Questa non è democrazia». E chiedendo l' autonomia, cita il caso della Catalogna. «Capite da dove nascono i loro problemi? - conclude il sindaco - Non può essere che se uno perde diventa astioso, deve farsene una ragione». Parola a cui Martella replica in maniera secca. «Il bonapartismo caricaturale di Brugnaro rischia di assumere contorni grotteschi - dice il sottosegretario di Palazzo Chigi - L' Autorità per Venezia è uno strumento al servizio della città e della sua specialità, che supera la frammentazione delle competenze sulla laguna, si apre agli enti locali, fa sì che lo Stato si occupi pienamente con adeguate risorse finanziarie. Sugli attacchi personali non commento».



Mose, si dimette uno dei commissari

'Mossa di Giuseppe Fiengo all'indomani dell'istituzione dell'Autorità per la laguna: lettera al prefetto di Roma 'L' amministratore straordinario anticipa la sua uscita e chiede chiarimenti sul decreto che liquida il Consorzio Venezia Nuova

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA La prima mossa l'ha fatta l'avvocato dello Stato, Giuseppe Fiengo, che dal 2015 è uno dei amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Ieri ha scritto al prefetto di Roma, che lo ha nominato, rassegnando le sue dimissioni, ma chiedendo anche chiarimenti su una legge - il Decreto Agosto, che istituendo la nuova Autorità per la laguna di Venezia, dispone pure la liquidazione del Cvn con i suoi amministratori - che non sarebbe, in realtà, così chiara. All'indomani dell'approvazione del testo di legge alla Camera, sono in tanti a domandarsi come avverrà, nelle sue varie applicazioni pratiche, questa ennesima rivoluzione nella gestione della salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Gli interessi in gioco attorno al sistema **Mose**, si sa, sono enormi. E le manovre per un riposizionamento di attori vecchi e nuovi sono iniziate. TEMPI LUNGHI La nuova Autorità dovrà gestire il sistema **Mose** e l'ecosistema lagunare. Perché diventi operativa, però, ci vorrà del tempo. Fondamentale la nomina del presidente, per cui la legge non fissa una data. L'ipotesi è che possa avvenire entro l'anno. A ruota ci sarà quella del comitato di gestione, con l'approvazione di Statuto e del regolamento. Solo a quel punto la legge prevede un termine di sei mesi perché l'Autorità diventi operativa. Facile immaginare che si raggiungerà questo traguardo non prima della metà dell'anno prossimo. Il primo ad arrivare (ed operare) a Venezia sarà, invece, il commissario liquidatore del Cvn. Il ministro delle infrastrutture lo deve nominare entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge. «La nomina comporta la decadenza di tutti gli organi anche straordinari del Cvn» recita il testo. I primi ad andarsene, quindi, saranno proprio gli amministratori straordinari: oltre all'avvocato Fiengo, che ha anticipato i tempi, l'ingegner Francesco Ossola. A sei anni dallo scandalo tangenti, la loro opera, in effetti, può dirsi conclusa. Hanno avuto il merito di mettere ordine in un sistema che era stato pesantemente segnato dalla corruzione. Negli ultimi anni, però, avevano ricevuto critiche per lo stallo in cui erano finiti i lavori, con il meccanismo dei pagamenti alle imprese che si era inceppato, tra accuse reciproche con il Provveditorato. Infine la nomina del commissario per il **Mose**, Elisabetta Spitz, li aveva messi in secondo piano. Una stagione che si chiude. Ora per Ossola, che in questi mesi ha lavorato a fianco della Spitz, si parla di un possibile ruolo nella futura società in house che affiancherà l'Autorità. Tutta da capire, poi, sarà la reazione delle imprese del Cvn. Le grandi, già al centro dello scandalo, ora in crisi e fuori dai lavori, da tempo hanno intrapreso la via delle cause legali. Le piccole, che stanno portando avanti l'opera, attendono... IL NODO PERSONALE In ballo c'è anche il destino dei dipendenti di Cvn, Comar e Thetis. In tutto 261 persone. Il Decreto agosto assegna alla nuova Autorità 100 dipendenti, prevedendo che qui vengano trasferiti i dipendenti del Provveditorato che si occupano di salvaguardia. In questi giorni negli uffici dell'ex Magistrato alle acque si stanno contando i papabili. In tutto una trentina, su oltre 80, ma il calcolo non è scontato, tanto meno il trasferimento. Infatti molti svolgono lavori a cavallo tra la salvaguardia e le altre funzioni del Provveditorato. Molti non sarebbero entusiasti del trasferimento. E soprattutto la riorganizzazione metterebbe a nudo la drammatica carenza di organico del Provveditorato, che oggi si regge anche sul lavoro di una quarantina di





Il Gazzettino

Venezia

Ai dipendenti delle tre società della galassia Cvn, che perderanno il posto, è stato prospettato di entrare nell' Autorità o nella collegata società in house. Ma non hanno certezze, di qui la preoccupazione crescente. Il decreto precisa che ci dovrà essere una selezione pubblica per le nuove assunzioni nell' Autorità. E una qualche selezione dovrà esserci anche per la società in house. Un gioco aperto, tra i tanti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Nuova Autorità vecchi problemi Chi comanda la laguna e il Mose

Martella (Pd) soddisfatto: «Adesso le nomine e lo statuto» Il sindaco Brugnaro: «Un furto, enti locali estromessi»

ALBERTO VITUCCI

E' legge dello Stato il decreto che introduce la nuova Autorità per la laguna. Con l' approvazione della Camera e il voto di fiducia sul decreto Agosto, la salvaguardia volta pagina. Sarà sciolto il Consorzio Venezia Nuova, che dal 1984 governava in regime di monopolio studi, progetti e collaudi. Decadono anche gli amministratori straordinari del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nominati dall' Anac e dalla prefettura dopo gli arresti del 2014. Ma soprattutto viene creata una nuova Autorità, che avrà sede a palazzo dei Dieci Savi a Rialto e avrà il coordinamento di tutte le competenze sulla laguna. Mose e grandi lavori, Arsenale, ma anche disinquinamento, vigilanza lagunare, concessioni demaniali, giurisdizione sulle acque e spazi acquei ad eccezione dei rii interni e dei canali portuali e marittimi. Sarà governata da un presidente, nominato dal presidenza del Consiglio su indicazione del Ministero delle infrastrutture. «Sentito il ministero dell' Ambiente». Che sarà affiancato da un comitato di gestione di sette membri, a maggioranza ministeriale e da un comitato consultivo di esperti. Reazioni opposte all' entrata in vigore della legge. «Abbiamo mantenuto un impegno», dice raggianti il sottosegretario alla Presidenza di Consiglio, il parlamentare veneziano del Pd Andrea Martella, «adesso bisognerà entrare nella fase attuativa. I lavoratori di Consorzio, Comar e Thetis saranno tutelati nelle forme previste. Poi faremo lo statuto e le prime nomine, che saranno ispirate a principi di professionalità e trasparenza. E cercheremo anche l' accordo con gli enti locali». Viene abolita con l' articolo 95 della legge anche la legge del 2014 - fatta dallo stesso Martella - che prevedeva il trasferimento dei poteri del disciolto Magistrato alle Acque alla Città metropolitana. Protestano gli enti locali. «Hanno espropriato la città», sbotta il sindaco Luigi Brugnaro, «è il contrario del federalismo e dell' autonomia. Ancora una volta decide Roma quando dobbiamo metterci gli stivali e cosa fare nelle nostre acque. Noi siamo sempre stati collaborativi, ma questa è partigianeria, non hanno fatto un piacere alla città e neanche al loro presidente del Consiglio». «Hanno perso le elezioni e hanno fatto questo furto», continua il sindaco, «un testo fatto nelle stanze romane da qualche parlamentare. E adesso Roma decide sul Mose, sulla laguna, sul porto e sulla pesca». Il sindaco punta il dito sugli emendamenti proposti e nemmeno presi in considerazione dal governo. La necessità di far passare il maxidecreto sullo Sviluppo economico ha richiesto il voto di fiducia, sia alla Camera che al Senato. E le modifiche a quel punto si sono ridotte al minimo. Accolte quelle presentate e accolte dalla commissione Ambiente del Senato su un peso maggiore da attribuire alle tematiche ambientali. Prima nel testo il ministero per l' Ambiente non compariva nemmeno. Adesso si prescrive che anche nelle commissioni tecniche vi sia la presenza di esperti di clima e tematiche ambientali. La nuova Autorità dovrà anche assegnare studi e ricerche, come prescritto dalla legge. Un tema delicato. Perché negli ultimi decenni gli studi su laguna e Mose sono stati monopolizzati dal concessionario Consorzio Venezia Nuova. «Si dovranno cercare eccellenze in campo pubblico, non compromesse con il passato», dice Martella.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Entro trenta giorni adesso dovrà essere il ministro delle Infrastrutture a nominare il «commissario liquidatore». Una nuova figura, dallo stipendio parametrato al valore dell' opera, che dovrà pianificare il percorso per l' uscita dal monopolio. Cento persone di coloro che lavorano oggi al Provveditorato alle Opere pubbliche troveranno lavoro nella nuova Autorità, come prevede il testo di legge. Altri potranno essere assorbiti dalla nuova società, di provenienza Comar, Thetis e Consorzio. Primi incontri con i sindacati e primo accordo che prevede la copertura finanziaria per le nuove assunzioni. E la divisione tra chi sarà «comandato» da un' amministrazione pubblica all' altra e chi invece dovrà sottoporsi a concorso per poter essere assunto. La nomina del liquidatore dovrebbe arrivare entro la metà di novembre. Poi ci saranno le indicazioni sui componenti del Comitato di gestione. Sette persone, uno per i ministeri di Infrastrutture, Ambiente, beni culturali e Economia, e poi da Regione, Città metropolitana e Comune. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Il nuovo mercato ittico sulle ceneri del Gpl

Il sindaco Ferro: «Area strategica per lo sviluppo della città» Resta da capire chi sarà chiamato a smantellare l'impianto

chioggia Un soggetto terzo per avviare le trattative con Costa Bioenergie per l'indennizzo e il ripristino dello stato dei luoghi a Punta Colombi. Nel day after dell'approvazione alla Camera della legge che sancisce il divieto degli impianti gpl nei siti Unesco la città pensa a festeggiare la "liberazione" dal deposito, ma si interroga anche sugli scenari futuri. L'amministrazione comunale sta già pensando di rimpiazzare i "bomboloni" con il nuovo mercato ittico all'ingrosso per il quale avvierà una variante urbanistica assieme all'Autorità di **sistema portuale**. I passaggi normativi prevedono ora la pubblicazione della legge in Gazzetta e un decreto attuativo dei ministeri coinvolti per chiudere la pratica di indennizzo con l'azienda. «È il momento di festeggiare perché abbiamo tagliato un traguardo importante - commenta il sindaco Alessandro Ferro - l'area in cui oggi è presente il deposito è strategica per lo sviluppo della città nell'ottica di realizzare il nuovo mercato ittico. Per questo serviranno ancora un po' di tempo e pazienza, vista l'attuale presenza dei manufatti e la necessità di concertare la futura attività peschereccia con l'Autorità di **sistema** per una variante al Piano regolatore **portuale**. A stretto giro, invece, il Governo dovrebbe nominare un soggetto terzo che porti avanti le perizie e i colloqui con la ditta». Resta da sciogliere il dubbio su a chi spetti smantellare tutto e ripristinare lo stato dei luoghi. «In teoria alla ditta», sostiene il presidente del comitato No Gpl, Roberto Rossi, «dipende però da come finiranno le trattative che inizieranno una volta fatto il decreto attuativo dai quattro ministeri coinvolti. Potrebbe essere delocalizzato, e quindi recuperata gran parte dell'impiantistica e gli stessi bomboloni, oppure potrebbe essere previsto l'indennizzo senza contropartite compresa la messa in pristino dei luoghi. Terremo monitorato l'iter per evitare sbandate dal percorso ormai inesorabilmente tracciato. A meno che Costa Bioenergie non decida di intraprendere strade avventurose che portano a un solo risultato che si traduce nel restare a mani vuote per aver tirato troppo la corda». Soddisfatti dell'epilogo anche le categorie economiche. «Lo stop al deposito porterà sicuramente vantaggi anche all'immagine del settore turistico e del commercio», spiega la presidente del consorzio di promozione ConChioggiaSi, Silvia Vianello, «sollevando definitivamente noi tutti dalle paure. Ora si può ripensare un futuro che valorizzi lo sviluppo del turismo e del commercio, finalizzato anche a liberare i centri storici dal traffico pesante». -Elisabetta B. Anzoletti©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

ELISABETTA B. ANZOLETTI



L'Avvisatore Marittimo

Savona, Vado

Costa Smeralda è ripartita da Savona

L'ammiraglia della flotta esce dal lungo lockdown. Confermata la partnership con la città

Le crociere Costa sono ripartite da Savona con Costa Smeralda. L'ammiraglia della compagnia alimentata a Lng, la tecnologia di propulsione attualmente più avanzata per abbattere le emissioni, è la terza nave Costa a rientrare in servizio, dopo Costa Deliziosa e Costa Diadema. L'itinerario di una settimana di Costa Smeralda prevede cinque partenze da Savona, dal 10 ottobre al 7 novembre 2020, dedicate alla riscoperta, in sicurezza, del meglio dell'Italia, con scali a La Spezia, Cagliari, Napoli, Messina e Civitavecchia/ Roma. «Per Costa Smeralda - si legge nella nota - si tratta di un vero e proprio ritorno a casa dopo la pausa per l'emergenza Covid-19, dal momento che l'ammiraglia ha sempre avuto come home port Savona sin dal 21 dicembre 2020, quando ha effettuato la sua prima crociera dopo l'uscita dal cantiere Meyer di Turku dove è stata costruita». «È una grande emozione veder ripartire la nostra ammiraglia proprio da Savona, il porto principale di Costa nel Mediterraneo », ha dichiarato Michael Thamm, Group Ceo, Costa Group & Carnival Asia. «Stiamo ritornando gradualmente ad operare con un numero crescente di navi, in modo responsabile e sicuro, grazie ai nuovi protocolli sanitari. La ripresa di Costa Smeralda, che rappresenta la nave più all'avanguardia della nostra flotta per quanto riguarda la riduzione dell'impatto ambientale, è anche un rinnovo del nostro impegno verso uno sviluppo sostenibile delle crociere, che sarà uno dei punti fondamentali della ripresa del nostro settore nei prossimi anni », ha concluso Thamm. Savona, si legge in una nota di Costa, «ricoprirà un ruolo di primo piano nel programma di ripartenza della compagnia italiana. Dopo le prime cinque crociere in Italia, Costa Smeralda continuerà a fare scalo a Savona tutte le settimane sino al termine del 2021, con un itinerario che toccherà Italia, Francia e Spagna. Nell'inverno 2020/21, a partire dal 3 novembre 2020, attraccherà al Palacrociera anche Costa Diadema, che offrirà crociere di 12 giorni alle isole Canarie, di 14 giorni in Egitto e Grecia, e sempre di 14 giorni in Turchia. Queste ultime saranno riproposte anche nell'autunno 2021. Nel corso della primavera e dell'autunno 2021, arriveranno a Savona anche Costa Fortuna, Costa Favolosa e Costa Fascinosa, che proporranno mini-crociere nel Mediterraneo e crociere di 10 giorni in Portogallo». «L'imbarco degli ospiti di Costa Smeralda per la prima partenza di oggi da Savona - si legge - ha seguito le procedure previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene nuove procedure operative adeguate alle esigenze di risposta alla situazione Covid-19, relative a ogni aspetto dell'esperienza in crociera, sia a bordo sia a terra. Le procedure, studiate con il supporto scientifico di esperti indipendenti in sanità pubblica, sono conformi ai protocolli sanitari definiti dalle autorità italiane ed europee, e in alcuni casi sono ancora più restrittive. Il test sull'equipaggio viene ripetuto una volta al mese».



The Medi Telegraph

Savona, Vado

Dal terminal di Vado Ligure a Livorno: la battaglia dei container entra in porto / FOCUS

Genova - La "Msc Sena", con quel nome così simile alla città che la ospita oggi in **porto**, è già il simbolo di un cambiamento epocale non solo per **Genova**, ma per buona parte degli scali italiani. La prima nave a Calata Bettolo, per quanto piccola, segna comunque l' avvio di un processo di cambiamento che coinvolge tutte le banchine dell' Alto Tirreno. Un domino le cui tessere partono da Livorno e arrivano sino a Vado, passando per La Spezia e appunto **Genova**. Sono serviti 15 anni e una spesa complessiva di oltre 200 milioni di euro per vedere operativa la banchina genovese, ma per i piani di Msc non basta: la diga è troppo vicina per i mega cargo che Gianluigi Aponte vuole portare a **Genova** e tra i tempi di progettazione e costruzione dell' opera, Bettolo potrebbe diventare un grande terminal magari tra 15 anni. Le dimensioni sono forzate e ieri la Capitaneria ha dato via libera all' ingresso delle navi da 200 metri di lunghezza, per quelle da quasi 300 metri la strada è in discesa. Sulla larghezza invece sembrano tutti d' accordo: con 32 metri non c' è intralcio al traffico. La 'Sena' può trasportare 2.500 teu e ieri ha caricato i container in export per Gioia Tauro e poi per il Mar Nero. A Bettolo contano in questa prima fase di arrivare a 150 mila contenitori ogni anno, ma a regime saranno 800 mila. In quel momento ci sarà l' apice della trasformazione del **porto**: Msc avrà un terminal poderoso e completerà una parte importante del piano di espansione, dopo la quota nel terminal Rinfuse (con Spinelli) e quella con i Messina nell' ultimo lembo delle banchine di Sampierdarena. Servono ancora due mosse: la nuova diga da un miliardo - che consentirà di realizzare una banchina unica lungo tutto il **porto** - e forse un trattato di pace con Psa per l' utilizzo del Sech. Msc si allarga a Sampierdarena e Psa continua a gestire il terminal più grande a Pra'. Ecco dove sta la vera rivoluzione: dei tanti operatori, adesso sono rimasti due soli colossi. In mezzo c' è ancora Aldo Spinelli, alleato di Msc in un terminal. Se lo sguardo si allarga a Ponente, c' è l' alleanza tra i cinesi di Cosco e i danesi di Apm (gruppo Maersk) per la piattaforma di Vado. Il conto dice che **Genova** potrà mettere sul mercato quasi quattro milioni di teu, Savona poco meno di un milione. Si arriva facilmente alla metà dell' attuale traffico container movimentato ogni anno in tutta Italia in un tempo non così lontano: «Abbiamo realizzato le infrastrutture a mare e rischiamo adesso di avere una sovracapacità in tutto il Tirreno perché ci siamo dimenticati della logistica - spiega Enrico Ascheri della Filt Cgil -. È con quella che dobbiamo rubare traffico ai porti del Nord Europa». Un rischio concreto anche per Roberto Gulli (Uil Trasporti): «Ci sarà già un problema di overcapacity nel breve periodo, ma dobbiamo essere attrattivi come sistema Paese: **Genova** deve puntare anche sulla velocità delle pratiche doganali». La Spezia è un' altra roccaforte di Msc e anche a Livorno la compagnia ha una bandierina. Con la Darsena Europa, nell' Alto Tirreno ci sarà spazio per almeno altri quattro milioni di teu. Così quattro scali saranno pronti a offrire sul mercato poco meno del totale dell' attuale traffico italiano. Msc ha un enorme vantaggio: non ha solo i terminal, ma anche le navi. E sarà Aponte a decidere dove mandare la merce. Difficile pensare non scelga le proprie banchine.



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Signorini: «Ecco come cambia la Darsena»

Il presidente dei porti di Genova e Savona: «Il polo industriale vale oltre 300 milioni di euro»

SIMONE GALLOTTI L'edizione più difficile del Salone Nautico è andata bene. Lo dicono i numeri finali, sia dei visitatori, sia degli operatori che hanno registrato contatti record durante la sessantesima manifestazione. Genova adesso pare aver dato un volto preciso a quella parte dello scalo dedicata alla nautica, soprattutto nel difficile equilibrio tra le attività industriali, quelle fieristiche e l'intervento di Renzo Piano con il progetto del Waterfront. Paolo Emilio Signorini ha accelerato diversi dossier che consentiranno di trovare una soluzione stabile all'area della Darsena. Presidente Signorini, questa parte dello scalo genovese sta cambiando pelle... «Sono passati tre anni da quando con le istituzioni locali Regione e Comune in testa, abbiamo ragionato su un mutamento radicale nei tempi e sulle opere da realizzare, avendo anche ereditato la visione di Renzo Piano che cambierà completamente il waterfront del capoluogo. Questo compendio non era adeguatamente valorizzato: avevamo solamente il Salone Nautico una settimana all'anno e la Darsena viaggiava al di sotto delle grandissime potenzialità che ritenevamo avesse. Adesso vediamo i lavori con una nuova banchina nella nuova darsena, realizzeremo poi una passeggiata, ci sarà il potenziamento dei cantieri e del waterfront con l'abbattimento dell'ex Nira. Quest'area del porto può creare un grandissimo valore aggiunto sia dal punto di vista industriale che per le manifestazioni grazie alla marina e alle iniziative nel residenziale e nel ricettivo». Concentriamoci sulla parte industriale. Cosa accadrà? «La parte industriale a Genova pesa in modo significativo: parliamo di 140 milioni di euro di fatturato diretto, circa 300 milioni con l'indotto. Si tratta di circa 50 imprese che per ragioni di spazio e upgrading dei cantieri hanno sofferto negli anni passati. Avrebbero potuto fare di più con riqualificazione spazi demaniali. Con la nuova Darsena e alcuni atti demaniali che stiamo adottando, riteniamo di poter potenziare significativamente il distretto degli operatori di Genova». Il Salone intanto è andato bene... «Questo Salone è andato bene. I contatti b2b e il ruolo degli espositori, influiscono significativamente sullo stato di salute del settore. E poi penso ci sia un secondo fattore molto importante: Genova da un paio di anni ha dimostrato di saper reagire alle emergenze. Si tratta di un potere di segnalamento molto forte nei confronti dell'Europa e del mondo. Essere capaci di tenere aperto il Salone ai tempi del Covid è un segnale di grande affidabilità. E questo nel mondo conta tantissimo».



Porto Genova: operativo il Terminal Calata Bettolo. Accoglie carico di container provenienti dal Mar Nero

(FERPRESS) **Genova**, 13 OTT Con l'ingresso della nave MSC Sena nel porto di **Genova**, con un carico di container provenienti dal Mar Nero, entra in piena operatività il nuovo terminal commerciale di Calata Bettolo. Dopo i lavori di tombamento dello specchio acqueo antistante la vecchia calata, il terminal è strutturato su un banchinamento attuale di 380 metri, con 17 metri di profondità, e può contare su 9 ettari di superficie di cui 7 dedicati alla movimentazione dei container per una capacità massima di 150.000 Teu/anno. Inoltre, è equipaggiato con gru mobili, 3 reachstacker, 2 empty container handler, 3 RTG e 10 terminal Tractor. Una volta completati i lavori si prevede un ulteriore sviluppo e ampliamento del terminal che potrà accogliere maggiori traffici in import e in export. Oggi, Calata Bettolo è pronta ad accogliere i primi tir in ingresso ed entra nella effettiva operatività con la movimentazione dei contenitori della MSC Sena che secondo i piani di navigazione ripartirà dal capoluogo ligure dopo aver caricato container in export, diretta a Gioia Tauro, per poi rifare rotta verso il Mar Nero.



Rapporto 2019 sulle concessioni portuali

Sarà presentato venerdì 16 Ottobre a Palazzo San Giorgio

Redazione

GENOVA Il Rapporto 2019. Le concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti. Le concessioni in ambito portuale realizzato e promosso da S.I. PO.TRA (Società italiana di Politica dei Trasporti) con la collaborazione dei Ports of Genoa, sarà presentato nel corso di un seminario in programma venerdì 16 Ottobre, che si terrà nella Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio. Il porto è uno spazio del tutto speciale, nell'ambito del quale vengono sviluppate attività rispondenti a logiche diverse rispetto a quelle presenti in un mercato privo di vincoli territoriali e regolamentari, ma rilevanti per la crescita economica delle comunità che vi gravitano attorno. Le specificità del settore hanno spinto verso un parziale superamento del modello amministrativo dei porti italiani sancito dal codice della navigazione infatti, fermo restando la natura demaniale degli spazi portuali e l'esistenza di penetranti poteri pubblici di regolazione al loro interno, si è giunti alla netta separazione tra gestione pubblica del porto e attività economiche al suo interno. Il modello di gestione di una risorsa scarsa quale il demanio portuale deve consentire di valorizzarne le caratteristiche di bene e infrastruttura pubblica, gli spazi portuali debbono essere utilizzati in modo da assicurare il massimo accesso da parte degli utenti interessati e regolati per garantire il raggiungimento di questo obiettivo, tenendo conto anche dell'utilizzo della filiera logistica e infrastrutturale di riferimento. Oggi è necessario che il processo di riforma avviato nel 1994 e proseguito nel 2016 sia portato a compimento tenendo anche conto dei trend di mercato che paiono mirare all'integrazione verticale di imprese operanti nel settore del trasporto, desiderose di estendere la propria attività all'interno dei porti come prestatori di servizi portuali anche in conto proprio. Ciò obbliga ad una più matura riflessione sull'indipendenza e la terzietà degli erogatori dei servizi portuali in senso ampio, e degli stessi concessionari di aree demaniali portuali, tanto più in un contesto di apertura degli investimenti a grandissimi players non italiani, con le potenziali implicazioni sistemiche che questo comporta per l'intero sistema economico del paese. Il seminario di presentazione del Rapporto 2019 sarà l'occasione per confrontarsi con importanti stakeholders del settore su questi temi. L'evento si svolgerà sia in presenza, con un numero limitato di partecipanti, sia in remoto, è pertanto necessario registrarsi scrivendo a: info@sipotra.it.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Genova tra i porti container più penalizzati al mondo dai blank sailing. Gioia Tauro invece al top

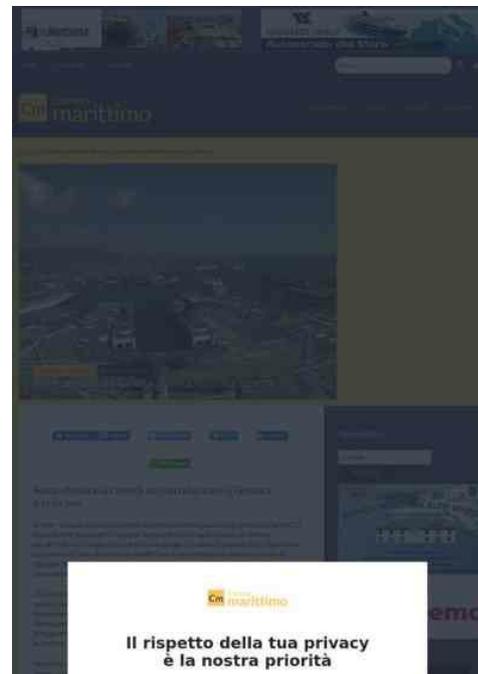
Il porto di Genova è fra gli scali marittimi che più hanno patito l'impatto dei blank sailing in termini di connettività con il resto del mondo mentre Gioia Tauro (grazie all'arrivo di Msc) è fra i porti che tra fine 2019 e metà 2020 hanno migliorato maggiormente il proprio network di collegamenti marittimi. Lo rileva la società di analisi e ricerca Sea Intelligence nel suo ultimo report Sunday Spotlight dove ha analizzato come sia evoluto il Port Liner Shipping Connectivity Index di Unctad negli ultimi nove mesi: dall'ultimo trimestre 2019 al secondo e terzo trimestre del 2020. Il grafico rappresenta i 50 porti con l'indice di connettività maggiore a livello mondiale e riporta sull'asse delle X la crescita (o decrescita percentuale) del Plsc Index fra gli ultimi tre mesi del 2019 e il secondo trimestre 2020, mentre sull'asse delle Y lo stesso rapporto ma con il trimestre luglio-settembre 2020. Sea Intelligence sottolinea che la maggior parte dei porti è nel quadrante in alto a destra colorato in verde e ciò sta a significare che l'indice di connettività mondiale di quei porti (fra cui spicca Gioia Tauro) è migliorato fra il pre e il post-lockdown per la pandemia. Pochi invece, ma fra questi uno dei peggio posizionati nel grafico è Genova, gli scali dove lo stesso parametro è peggiorato. Il capoluogo ligure è in buona compagnia visto che hanno visto decrescere il proprio Port Liner Shipping Connectivity Index anche scali come Rotterdam e Anversa.



Il porto di Genova è fra gli scali marittimi che più hanno patito l'impatto dei blank sailing in termini di connettività con il resto del mondo mentre Gioia Tauro (grazie all'arrivo di Msc) è fra i porti che tra fine 2019 e metà 2020 hanno migliorato maggiormente il proprio network di collegamenti marittimi.

Ancip denuncia caso di autoproduzione a Genova

13 Oct, 2020 ROMA - Un caso di autoproduzione nel porto di Genova, questa è la denuncia che ANCIP, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, ha rivolto ad «un vettore armatoriale » non meglio precisato che «in spregio e in piena violazione delle disposizioni normative si è 'auto-autorizzato' ad effettuare l' autoproduzione delle operazioni di rizzaggio dei trailer a bordo di una nave Ro-ro» -lo fa sapere l' Associazione in una nota. Il caso riguarderebbe un traghetto di GNV, Grandi Navi Veloci. «Questi atteggiamenti - continua l' Associazione - vanno stigmatizzati e condannati poiché vanno a penalizzare fortemente il sistema, regolato dalla legge 28 gennaio 1994, n.84, delle imprese portuali italiane autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della medesima legge, ripercuotendosi sull' occupazione e sulla qualità della vita dei loro dipendenti. Atteggiamenti che si ripercuotono anche alle imprese art.17, unici soggetti giuridici autorizzati a fornire manodopera altamente formata e specializzata nei porti». «Accanirsi contro una legge il cui principale scopo non è altro che elevare la qualità del lavoro, i livelli di sicurezza e la possibilità di operare delle imprese italiane soprattutto in un momento di grave difficoltà economica e di crisi dei traffici - denuncia ancora l' associazione - è un atteggiamento che mette in risalto l' arroganza e il disinteresse da parte di chi tende a destabilizzare il sistema portuale italiano alla luce di meri interessi economici che nella fattispecie sono anche estremamente risibili». Concludendo: «Auspichiamo che venga fatta chiarezza su quanto avvenuto a Genova e chiediamo che le autorità preposte al controllo e alla vigilanza esplichino le dovute indagini, facendo sapere cosa realmente sia accaduto ed eventualmente applicare i dovuti provvedimenti nei confronti del vettore marittimo. Siamo ancora uno Stato di diritto, ergo, la legge va fatta rispettare»



Informare

Genova, Voltri

Colombo (Filt Cgil), inconcepibili atteggiamento e azioni di GNV sull' autoproduzione

Urgente - ha sottolineato - una mappatura delle autorizzazioni all' autoproduzione vigenti nei porti italiani Il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo, ha denunciato quali «inconcepibili atteggiamento e azioni di GNV in totale dispregio della normativa sull' autoproduzione delle operazioni portuali» e, riferendosi a quanto accaduto nel porto di Genova a bordo di un traghetto della compagnia di navigazione, ha sottolineato che «le regole nei porti sono fondamentali per garantire una sana e corretta concorrenza che non deve andare a discapito della salute e della sicurezza dei lavoratori». «Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso le autorità territoriali competenti - ha esortato Colombo - è chiamato ad intervenire, pretendendo una corretta e puntuale applicazione della disciplina sull' autoproduzione delle operazioni portuali». Secondo Colombo, «quanto accaduto a Genova con GNV è l'ennesimo e grave episodio che conferma ancora di più la necessità e l'importanza dello specifico intervento rafforzativo individuato nel decreto-legge Rilancio. Non consentiremo - ha concluso il segretario nazionale della Filt Cgil - ulteriori violazioni ed, oggi a maggior ragione, è ancora più urgente una mappatura delle autorizzazioni all'autoproduzione vigenti nei porti italiani con una conseguente verifica del rispetto di quanto previsto dalla legge e dai decreti ministeriali. Siamo disponibili da subito ad una analisi congiunta con gli organi competenti per garantire la massima attenzione alla sicurezza dei lavoratori dei porti e del mare».



Autoproduzione, la Cgil attacca: "Inconcepibile l'atteggiamento di Gnv"

Redazione

Genova - "Inconcepibili atteggiamento e azioni di Gnv in totale disprezzo della normativa sull' autoproduzione delle operazioni portuali". Lo afferma il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo in merito all' episodio di autoproduzione avvenuto nel **porto** di **Genova** a bordo di un traghetto della compagnia. "Le regole nei porti sono fondamentali per garantire una sana e corretta concorrenza che non deve andare a discapito della salute e della sicurezza dei lavoratori". 'Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - sottolinea il segretario nazionale della Filt Cgil - attraverso le autorità territoriali competenti, è chiamato ad intervenire, pretendendo una corretta e puntuale applicazione della disciplina sull' autoproduzione delle operazioni portuali'. Secondo Colombo 'quanto accaduto a **Genova** con Gnv è l'ennesimo e grave episodio che conferma ancora di più la necessità e l'importanza dello specifico intervento rafforzativo individuato nel Dl Rilancio . Non consentiremo ulteriori violazioni ed, oggi a maggior ragione, è ancora più urgente una mappatura delle autorizzazioni all' autoproduzione vigenti nei porti italiani con una conseguente verifica del rispetto di quanto previsto dalla legge e dai decreti ministeriali. Siamo disponibili da subito - afferma infine il segretario nazionale della Filt Cgil - ad una analisi congiunta con gli organi competenti per garantire la massima attenzione alla sicurezza dei lavoratori dei porti e del mare'.



Autoproduzione, la Cgil attacca: "Inconcepibile l'atteggiamento di Gnv"

13 OTTOBRE 2020 - Redazione



Genova - "Inconcepibili atteggiamento e azioni di Gnv in totale disprezzo della normativa sull' autoproduzione delle operazioni portuali". Lo afferma il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo in merito all' episodio di autoproduzione avvenuto nel porto di Genova a bordo di un traghetto della compagnia. "Le regole nei porti sono fondamentali per garantire una sana e corretta concorrenza che non deve andare a discapito della salute e della sicurezza dei lavoratori".

"Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - sottolinea il segretario nazionale della Filt Cgil - attraverso le autorità territoriali competenti, è chiamato ad intervenire, pretendendo una corretta e puntuale applicazione della disciplina sull' autoproduzione delle operazioni portuali".

Secondo Colombo "quanto accaduto a Genova con Gnv è l'ennesimo e grave episodio che conferma ancora di più la necessità e l'importanza dello specifico intervento rafforzativo individuato nel Dl

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulle tue email.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Gnv nel mirino anche di Filt Cgil. Interrogazione parlamentare sui casi di autoproduzione a Genova

'Inconcepibili atteggiamento e azioni di Gnv in totale disprezzo della normativa sull' autoproduzione delle operazioni portuali'. Lo afferma il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo, su quanto accaduto al **porto** di **Genova** a bordo di un traghetto della compagnia di navigazione , sottolineando che 'le regole nei porti sono fondamentali per garantire una sana e corretta concorrenza che non deve andare a discapito della salute e della sicurezza dei lavoratori'. 'Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - sottolinea il segretario nazionale della Filt Cgil - attraverso le Autorità territoriali competenti, è chiamato a intervenire, pretendendo una corretta e puntuale applicazione della disciplina sull' autoproduzione delle operazioni portuali'. Secondo Colombo 'quanto accaduto a **Genova** con Gnv è l'ennesimo e grave episodio che conferma ancora di più la necessità e l'importanza dello specifico intervento rafforzativo individuato nel DI Rilancio. Non consentiremo ulteriori violazioni ed, oggi a maggior ragione, è ancora più urgente una mappatura delle autorizzazioni all' autoproduzione vigenti nei porti italiani con una conseguente verifica del rispetto di quanto previsto dalla legge e dai decreti ministeriali. Siamo disponibili da subito - afferma infine il segretario nazionale della Filt Cgil - ad una analisi congiunta con gli organi competenti per garantire la massima attenzione alla sicurezza dei lavoratori dei porti e del mare'. Sulla vicenda di Gnv è stata anche presentata un' interrogazione parlamentare rivolta alla Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, da parte di alcuni deputati fra cui Davide Gariglio (Pd), 'padre' dell' emendamento al Decreto Rilancio che ha introdotto per gli armatori il divieto di effettuare autonomamente le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi sulle navi quando in **porto** sono disponibili compagnie portuali e fornitori di manodopera dediti allo svolgimento di quelle funzioni. Domani, martedì 14 ottobre, la vicenda sarà oggetto di apposito botta e risposta con la Ministra dei trasporti.



"Inconcepibili atteggiamento e azioni di Gnv in totale disprezzo della normativa sull' autoproduzione delle operazioni portuali". Lo afferma il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo, su quanto accaduto al porto di Genova a bordo di un traghetto della compagnia di navigazione, sottolineando che "le regole nei porti sono fondamentali

Porto Venere

L' Authority spezzina ordina lavori alle Grazie

Porto Venere L' **Autorità portuale** della Spezia ha approvato l' affidamento di lavori di manutenzione alle Grazie. Per competenza, sarà il porto a intervenire sul pontile a sbalzo in carpenteria metallica e sulla passerella di accesso al pontile galleggiante, che necessitano di riqualificazione. L' iter della pratica è stato lungo, ma i passaggi burocratici si sono conclusi e siamo arrivati all' atto finale, la determina di approvazione dell' affidamento dell' opera. Si parla di un intervento che - da quado economico complessivo - ammonta a oltre 216 mila euro, tutto compreso. Il responsabile unico del progetto, Fabrizio Simonelli, funzionario dell' Authority, ha curato la stima di massima, autorizzando gli uffici a consultare tre ditte iscritte all' albo dei fornitori, per selezionare l' offerta più idonea. La procedura si è conclusa con la selezione della El.Ma. Scavi, di Marco e Loris Malatesta. Per la parte viva dei lavori, la ditta ha praticato un ribasso d' asta del 7.20%. L' appalto ammonta a 137.207 euro, più 1.500 degli oneri di sicurezza. Il geometra Francesco Dal Mut sarà direttore dei lavori, il geometra Marco Barattini ispettore di cantiere, il perito Gianluca D' Imporzano il direttore operativo. I lavori dovranno essere ultimati entro 60 giorni dalla consegna. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Il rifornimento di Gnl alla nave nel pieno rispetto delle norme»

La rassicurazione fornita dalla Capitaneria di porto dopo le preoccupazioni esternate da Legambiente

LA SPEZIA Il rifornimento di gnl che vedrà protagonista la Costa Smeralda all' interno del porto della Spezia sarà eseguito nel «pieno rispetto delle disposizioni di sicurezza emanate dagli organi competenti». Così la Capitaneria di porto spezzina interviene in merito alle preoccupazioni sollevate da Legambiente su quello che di fatto sarà il primo rifornimento di gnl in un porto italiano. Per la Capitaneria spezzina (in foto il comandante Giovanni Stella), i protocolli di sicurezza «sono il risultato di un tavolo tecnico partecipato da Comune, Capitaneria, **Autorità di sistema portuale**, Vigili del fuoco, Arpal, Asl, Agenzia dei monopoli e delle dogane, Associazione nazionale dei chimici di porto, servizi tecnico nautici del porto della Spezia, Snam, associazioni di categoria e tutti gli organismi autorizzati dal Ministero per la certificazione di sicurezza delle navi». Un tavolo che ha lavorato dal 25 settembre di due anni fa all' 8 luglio scorso, concentrandosi proprio sull' analisi dei rischi legati alle operazioni di rifornimento di gnl a navi passeggeri nel porto della Spezia. «Un' analisi - spiegano dalla Capitaneria - condotta da un organismo riconosciuto per la valutazione del rischio complessivo sui tre attori interessati: nave rifornitrice, nave da rifornire e terminal; tale analisi è stata validata da un secondo organismo, e solo con la doppia certificazione, oltre a quelle già previste per le navi stesse, e a tutta una serie di prescrizioni individuate, tra cui anche le condizioni meteorologiche, l' operazione potrà essere autorizzata».



Citta della Spezia

La Spezia

Gnl, la Capitaneria: "Il rischio di esplosione è ritenuto non credibile"

Da Largo Fiorillo arrivano rassicurazioni sulla sicurezza per la cittadinanza e per gli operatori: "Il Gnl è infiammabile solo nella fase vapore e si diluisce molto rapidamente. Operazioni del genere si compiono come prassi in altri porti europei".

La Spezia - "Le operazioni di rifornimento di Gas naturale liquefatto per la nave Costa Smeralda, che dovrebbero avvenire nel corso delle prossime settimane, si precisa che queste avverranno in pieno rispetto delle disposizioni di sicurezza emanate dagli organi competenti". Così la Capitaneria di porto della Spezia interviene nel dibattito avviato dopo la notizia dell'imminente sperimentazione del rifornimento resa nota da CDS (leggi qui). "Le disposizioni di sicurezza sono il risultato di un tavolo tecnico partecipato dal Comune della Spezia, Capitaneria di porto, **Autorità di sistema portuale**, Comando provinciale dei Vigili del fuoco, Arpal Liguria, Asl Liguria, Agenzia dei Monopoli e delle Dogane, Associazione nazionale dei chimici di porto, servizi tecnico nautici del porto della Spezia, Snam Panigaglia, associazioni di categoria e tutti gli organismi autorizzati dal competente ministero per la certificazione di sicurezza delle navi. Il Gnl - proseguono da Largo Fiorillo - ad oggi è considerato il combustibile fossile meno inquinante al mondo e soddisfa inoltre i requisiti attuali e futuri in fatto di emissioni per assenza di emissioni di anidride solforosa (SOx), riduzione del 25% circa delle emissioni di anidride carbonica (CO2), dell' 85% circa delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) e del 95% circa delle emissioni di particolato (PM). Il tavolo tecnico ha lavorato in concerto a partire dal 25 settembre 2018 sino all' 8 luglio 2020, concentrandosi proprio sull' analisi dei rischi legati alle operazioni di rifornimento di Gnl a navi passeggeri nel porto della Spezia, analisi condotta da un organismo riconosciuto per la valutazione del cosiddetto "Rischio complessivo" sui tre attori interessati: nave rifornitrice, nave da rifornire e terminal; tale analisi è prevista poi essere validata da un secondo organismo riconosciuto (ovviamente diverso dal primo) e solo con la doppia certificazione, oltre a quelle già previste per le navi stesse, e a tutta una serie di prescrizioni individuate (tra cui anche le condizioni meteorologiche), l' operazione potrà essere autorizzata". In merito al paventato rischio legato al "potenziale esplosivo" del Gnl, la Capitaneria spezzina precisa che, sulla base di dati suffragati da una vastissima letteratura scientifica e da apposite valutazioni del rischio fatte a 360°, le probabilità di esplosione sono estremamente remote, tanto da far ritenere l' evento "non credibile". "Il Gnl è infiammabile solo nella sua fase vapore (aeriforme) e non in quella liquida, i vapori sono più leggeri dell' aria e tendono a diluirsi molto rapidamente; questo è dovuto principalmente alle caratteristiche chimico-fisiche del Gnl. Oltre a questo fatto, il rispetto delle misure di sicurezza operativa e gestionale individuate dal tavolo tecnico, rende ancora più bassa la già remota probabilità dell' evento paventato. Spesso, infatti - continuano dalla Capitaneria -, viene confuso il Gnl con il Gpl, sostanza con comportamento decisamente differente; infatti, essendo più pesante, tende a stratificare, e diluirsi lentamente, permanendo pertanto più a lungo nel campo di esplosività e di infiammabilità. Il rifornimento di Gnl è una pratica abituale che il gruppo Costa esegue con continuità da quasi due anni, prima su AIDAnova e, successivamente, su Costa Smeralda, arrivando a compiere in sicurezza ben 49 operazioni nei porti di Barcellona e Marsiglia. Operazioni di rifornimento di Gnl in ambito **portuale**-cittadino sono di prassi a Rotterdam (in zona adiacente a un parco pubblico) a Huelva e Barcellona in Spagna, a Marsiglia e operazione simile con rifornimento da autobotti è già stata effettuata a





Citta della Spezia

La Spezia

Porto, anche Lscst prolunga la cassa integrazione

Quasi tutte le aziende del comparto ricorrono agli ammortizzatori sociali. Furletti sugli investimenti: "Si riprenda il tavolo con Regione, Comune e Adsp". E sul futuro di Via del Molo: "Serve continuità, il segretario ha avuto un ruolo importante".

La Spezia - I traffici stentano a ritornare ai livelli di normale operatività e così si allunga il periodo di cassa integrazione per i lavori di Lscst, il principale terminalista del porto spezzino. "Giovedì scorso - spiega Marco Furletti, segretario provinciale Uiltrasporti a CDS - abbiamo incontrato i vertici aziendali per firmare la proroga della cassa integrazione. Tutte le imprese del settore portuale stanno ricorrendo agli ammortizzatori sociali tranne Terminal del Golfo per la specificità dovuta a un organico ridotto che, in condizioni di normale traffico, è supportato da personale di aziende in appalto. La cassa integrazione di altre cinque settimane è estesa a tutti i 640 dipendenti di Lscst sino al 31 dicembre, con anticipo del trattamento da parte dell'azienda. Come sigle, anche se nel frattempo la Cgil si è sfilata dall'accordo, chiediamo a Lscst di aggredire il mercato per ottenere il massimo dei traffici e della quantità di lavoro possibile". Il terzo trimestre ha confermato nello scalo spezzino una flessione del 20 per cento dei traffici, nonostante la leggera ripresa di luglio e agosto, con quasi 60mila Teus al mese. La capacità previsionale si è molto ridotta ma è chiaro che non stiamo osservando una contrazione strutturale, bensì dovuta alla contrazione dei consumi: i flussi delle merci sono ridotti ovunque. Le difficoltà ci sono, ma Furletti guarda avanti e spinge verso la concretizzazione dei progetti sul tavolo ormai da anni. "Sugli investimenti infrastrutturali continuiamo ad avere giuste aspettative. Lo slittamento delle tempistiche è nell'ordine delle cose, ma è da riprendere quel tavolo proposto dal presidente della Regione Toti a fine gennaio con Comune, Lscst e Adsp. Ovviamente - aggiunge il sindacalista - è ormai necessario attendere la nomina del nuovo presidente dell'Authority ma nell'ottica del 2021 è necessario iniziare a lavorare il prima possibile anche perché sembra utile pensare di avviare gli interventi in un periodo in cui l'operatività delle banchine è meno elevata". Il segretario Uiltrasporti non si sottrae a una valutazione dell'operato della presidente uscente (in odore di nomina come componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti), ma non si sbilancia sui possibili nomi che circolano da qualche tempo, più o meno credibili. "Per noi tutti gli interlocutori sono uguali, li misuriamo nel merito del loro lavoro. A nostro avviso Carla Roncallo ha lavorato bene: non ha ereditato una situazione semplice. Sia la presidente che il segretario generale Francesco Di Sarcina hanno guidato il porto subito dopo le note vicende giudiziarie, che hanno rappresentato una grande zavorra, e con l'avvio della nuova governance prevista dalla riforma Delrio. Queste situazioni hanno allungato le tempistiche decisionali, anche perché spesso venivano chiesti pareri all'avvocatura dello Stato", ricorda. "Credo vada garantita un po' di continuità. Il segretario - prosegue Furletti - ha avuto un ruolo importante nella gestione della fase di avvio e a marzo, in occasione dello sciopero indetto in avvio di lockdown, riuscì a tenere tutti insieme". Ma ci sono anche alcuni appunti da muovere, sia al management che alla normativa che da oltre tre anni impone un organigramma di gestione che, comprensibilmente, non va giù alle sigle. "Restano insolite alcune situazioni legate al personale interno dell'ente, dove sono da completare alcuni percorsi di crescita auspicati da tempo. Inoltre le parti sociali sono meno partecipi delle decisioni a causa dell'assenza da un organismo deliberante. Questa è la maggior pecca della riforma. La presenza dei sindacati nel Comitato portuale costituiva un valore aggiunto alla discussione in quanto portatori di



interessi di una parte fondamentale della comunità portuale. Si tratta di un aspetto che andrebbe sanato, anche perché quando si discuteva una pratica che riguardava uno specifico concessionario i suoi



Citta della Spezia

La Spezia

rappresentanti uscivano dall' aula e, correttamente, non partecipavano al dibattito. Non ci sono mai stati contrasti in sede di collegio". Martedì 13 ottobre 2020 alle 21:35:47 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

IL TOUR DI BONACCINI IN PROVINCIA

Dodici milioni sulla sanità ravennate De Pascale chiede impegno sul Parco

Il presidente della Regione snocciola numeri sugli investimenti locali Il sindaco vuole un cambio di passo sul Delta e sui rapporti con Ferrara

CHIARA BISSI

RAVENNA Investimenti su sanità e infrastrutture: questi gli impegni maggiori che il presidente Stefano Bonaccini accompagnato dalla giunta ha preso ieri davanti al sindaco De Pascale e ai primi cittadini della provincia nel corso di un tour che li ha visti impegnati tutta la giornata. Sono 780 i milioni di euro fino al 2022 promessi per tutto il territorio ravennate. Sanità Al capitolo sanità nell'elenco dei lavori necessari compaiono: 4,8 milioni di euro che andranno per il piano generale di riorganizzazione ospedaliera in fa sedi progettazione, con la realizzazione di 4 posti in medicina interna e 12 posti letto in medicina d'urgenza nella struttura di Ravenna e l'adeguamento di 4 posti letto in medicina d'urgenza a Lugo e altrettanti a Faenza. Inoltre 5,2 milioni di euro sono destinati alla ristrutturazione dei blocchi operatori di tutti i nosocomi della provincia, 5,9 alla costruzione di un nuovo edificio per i servizi amministrativi dell'Ospedale di Ravenna. I lavori in corso per la sanità ravennate ammontano a oltre 12 milioni di euro, di cui 7,2 per l'ampliamento e la ristrutturazione dell'Ospedale di Faenza e 4,8 milioni per la realizzazione del nuovo padiglione materno -infantile e chirurgico all'Ospedale di Lugo. All'interno dell'Accordo di programma 2019 sono previsti 9,5 milioni di euro per la ristrutturazione e riqualificazione dell'area pediatrica al presidio ospedaliero di Ravenna. Sul fronte invece delle Case della salute, si stimano interventi per 8,8 milioni di euro: 6 milioni per la realizzazione della struttura 'Darsena' a Ravenna, già in fase di programmazione, 200mila per la ristrutturazione della Casa della salute 'Castiglione e infine 2,6 milioni per la costruzione ex novo di una struttura a Lugo - intervento che, come il precedente, è al momento in fase di progettazione. Per la Darsena il sindaco De Pascale immagina una struttura capace di dare risposta a 40mila cittadini. Infrastrutture e stradelli Con la firma del contratto per i lavori di escavo dei fondali del **porto**, l'assessore regionale ai trasporti Corsini pensa alla Statale 16 e all'accordo di programma con Anas e all'incontro al ministero atteso a giorni per sottoscrivere la convenzione per le varianti di Alfonsine, Mezzano e Fosso Ghiaia; e poi la Ravegnana arteria strategica con risorse per la progettazione. A breve l'ingegner Aldo Castellari coordinatore regionale di Anas sarà in città per indicare le tempistiche degli interventi da 90milioni di euro, attesi da anni per la Classicana, nel collegamento con il **porto** e sulla Rimea Dir. Prima di Natale previsto un incontro con gli operatori del **porto** per individuare investimenti da inserire nei fondi strutturali europei, come il terminal crociere. E poi la rediviva E55 da candidare tra gli investimenti da finanziare con il Recovery fund così come il trasporto rapido costiero per eliminare da Ravenna a Rimini 29 passaggi a livello. Sicure invece le risorse per gli stradelli retrodunali nei lidi sud e nord e sulle aree naturali De Pascale chiede «investimenti e un salto di qualità sul parco del Delta nei rapporti con gli amici del versante ferrarese». Il tour «Siamo tornati nei territori come nel precedente mandato - spiega Bonaccini - e dico che per la sanità va attivato il Mes. Abbiamo ampliato l'offerta universitaria della Romagna con Medicina, perché c'è bisogno di ringiovanire il personale medico. Vogliamo sostenere il **porto** e le infrastrutture su tutta la provincia». Una lunga giornata iniziata di buon'ora al terminal container del **porto** per poi passare all'ospedale Santa Maria delle Croci per un saluto al personale sanitario e al Palazzo



Il presidente della Regione snocciola numeri sugli investimenti locali Il sindaco vuole un cambio di passo sul Delta e sui rapporti con Ferrara

Dodici milioni sulla sanità ravennate De Pascale chiede impegno sul Parco

Cede manto stradale all'altezza della rotatoria della Ravennate



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

della Provincia dopo la visita alla tomba di Dante nel pomeriggio visita a Fruttagei; agli ospedali di Lugo e a Faenza; all' AlphaTauri e al Polo Tecnologico di Tebano e al Cav. Per finire con una cena preparata dai ragazzi dell' Istituto Alberghiero "Artusi" di Riolo.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Una stazione marittima nel futuro del porto

La novità è emersa dalla visita del presidente della Regione, Bonaccini. La Royal Caribbean ha scelto Porto Corsini come base per le sue crociere

Infrastrutture, salute, università. Sono i tre punti cardine attorno ai quali è stata impiantata ieri la visita nel Ravennate del presidente della Regione Stefano Bonaccini con diversi assessori, a partire dal responsabile delle Infrastrutture, Andrea Corsini, presente il sindaco Michele de Pascale. Un tour iniziato alle 8 del mattino al Tcr, il terminal container del porto dove Bonaccini ha ascoltato dal presidente della Sapir, Riccardo Sabadini, e dal presidente del Tcr, Giannantonio Mingozi, quali sono gli investimenti programmati. Il presidente dell' **Adsp**, Daniele Rossi, ha parlato del progetto hub portuale e ha spiegato a Bonaccini (sostenitore anche di una vocazione 'turistica' dello scalo ravennate) come vi sia un importante ritorno di interesse sul terminal crociere. Uno dei principali operatori mondiali del settore, Royal Caribbean - da quanto si è appreso dal mondo imprenditoriale - ha, infatti, scelto il terminal di Porto Corsini come base di partenza e arrivo delle crociere in Adriatico. La stessa compagnia è anche interessata, attraverso la formula del project financing, alla costruzione di una vera e propria stazione marittima dove si trovano attualmente le tensostrutture. Per quanto riguarda i collegamenti stradali, l' assessore Corsini ha spiegato che la prossima settimana ci saranno incontri con la ministra Paola De Micheli e con l' Anas. Quest' ultima dovrebbe annunciare i primi lotti cantierabili nel 2021 su Adriatica e Classicana, utilizzando i 90 milioni di euro che tiene in cassaforte da anni. Corsini chiederà anche che il Governo inserisca la nuova E55 nei progetti da finanziare con i Recovery Fund europei. A bilancio verranno messi anche i costi per la progettazione delle varianti di Mezzano e Alfonsine, ciò permetterà di inserire i due interventi (oltre a quello di Fosso Ghiaia) nel prossimo accordo Anas-Governo-Regioni per i finanziamenti. Dopo essersi occupati di infrastrutture, i vertici regionali si sono spostati all' ospedale, dove Bonaccini ha incontrato il personale per ringraziarlo dell' impegno profuso in pieno lockdown. Il presidente della Regione, parlando con la presidente del Campus Elena Fabbri, ha definito «strategica» la decisione di ospitare il corso di laurea in Medicina e chirurgia. Il sindaco de Pascale ha sottolineato due priorità. La prima è la Casa della salute della Darsena, che richiederà un investimento di 6 milioni di euro, e sarà molto diversa da quelle fin qui aperte. Si svilupperà su 3mila metri quadrati e sarà prevista anche la degenza per particolari casi. Altra priorità è la nuova Pediatria (costo 10 milioni) con annessa la terapia intensiva neonatale. Un progetto particolarmente atteso, che andrà a trasferire l' attuale reparto in una palazzina esterna nell' ambito del Santa Maria delle Croci. Per entrambi i progetti è stato chiesto un intervento finanziario della Regione, che nel periodo 2020-2022 investirà in provincia di Ravenna 780 milioni. I lavori in corso per la sanità ravennate ammontano a oltre 12 milioni di euro, di cui 7,2 per l' ampliamento e la ristrutturazione dell' ospedale di Faenza e 4,8 milioni per la realizzazione del nuovo padiglione materno-infantile e chirurgico all' ospedale di Lugo. Sul fronte turistico Bonaccini si è detto pronto a finanziare un altro tratto del waterfront, dopo quello Marina di Ravenna-Punta Marina, che prevede la riqualificazione degli stradelli retrodunali. De Pascale ha sollecitato un intervento che riqualifichi le aree naturali. Lorenzo Tazzari.



<p>Dal Cascollino TRATTORIA BAR</p> <p>RUSSI 48026 (RA) Via Principale Cortina, 5 Tel. e Fax 0544 583638 Tel. 0544 586500 Cell. 346 3540139 / 346 3803208 www.trattoriadalmascottino.com Info@trattoriadalmascottino.com</p>	<p>NEL WEEK END MENU D'AUTUNNO FUGGA - FUNGHI - TARTUFO - CASTAGNE</p> <p>RISTORANTE • PIZZERIA • BAR</p> <p>FIACCIAMO ANCHE ASPORTO E SU PRENOTAZIONE</p> <p>CONSEGNE A DOMICILIO</p>
---	--



Bonaccini "Ripartenza fondata su lavoro, innovazione e ambiente"

nodered

Nuova tappa del tour che sta toccando tutte le province per la Giunta regionale dell' Emilia Romagna, guidata dal presidente Stefano Bonaccini tra **Ravenna**, Alfonsine, Lugo, Faenza, Riolo Terme. Tour culminato nell' incontro con gli amministratori locali nella sede della Provincia di **Ravenna**: l' occasione di un confronto sulle priorità per il territorio e sui progetti su cui investire nei prossimi anni, mettendo al centro il lavoro, la crescita sostenibile e inclusiva, l' innovazione, il turismo, la scuola, la riqualificazione urbana, la difesa del territorio. Si è parlato degli investimenti per il **Porto di Ravenna**, sempre più snodo di rilievo internazionale e fattore strategico di sviluppo per il sistema Emilia-Romagna; l' economia, con la visita ad alcune eccellenze dell' agroalimentare e della motoristica: gli stabilimenti Fruttage di Alfonsine, il Polo scientifico e tecnologico di Tebano, frazione di Faenza, la scuderia Alpha Tauri, suo il recente trionfo al Gran Premio di Monza di Formula uno. E la sanità, pilastro su cui costruire la ripartenza dopo i mesi più duri dell' emergenza Coronavirus, con gli investimenti in arrivo per rafforzare i servizi sul territorio. Sfiorano i 780 milioni di euro le risorse in arrivo per il territorio ravennate nel triennio 2020-2022: risorse pubbliche per progetti in molti casi già pronti a partire - o comunque cantierabili a breve - che associati ai cofinanziamenti privati potranno essere una leva fondamentale di sviluppo. Presenti, tra gli altri, il sindaco e presidente della Provincia di **Ravenna** Michele De Pascale, la sindaca di Bagnacavallo, Eleonora Proni, il neo primo cittadino di Faenza, Massimo Isola, il prefetto Enrico Caterino. "Vogliamo condividere con gli amministratori locali, le forze economiche e sociali della provincia di **Ravenna** le coordinate di una ripartenza che può già contare su un pacchetto di investimenti sicuri. Che dovrà fondarsi sul lavoro, l' innovazione, l' ambiente, il rafforzamento della medicina di territorio- ha sottolineato Bonaccini-. Quelli che stiamo vivendo sono giorni cruciali. Sia sul fronte del contrasto all' epidemia, perchè le risposte che sapremo dare oggi in termini di responsabilità nei comportamenti individuali, rigore nei controlli, efficacia nei tracciamenti saranno determinanti per l' evolversi del contagio. Sia per quanto riguarda le misure sul fronte economico e sociale, con le quali dovremo essere in grado di delineare un nuovo modello di sviluppo per le nostre comunità e per i nostri giovani, cogliendo al meglio, come sistema Paese, le opportunità offerte dal Recovery Fund, e quindi la possibilità di avviare un piano di investimenti per la ricostruzione senza precedenti nel Paese. E' una sfida rispetto alla quale non possiamo fallire". (ITALPRESS).



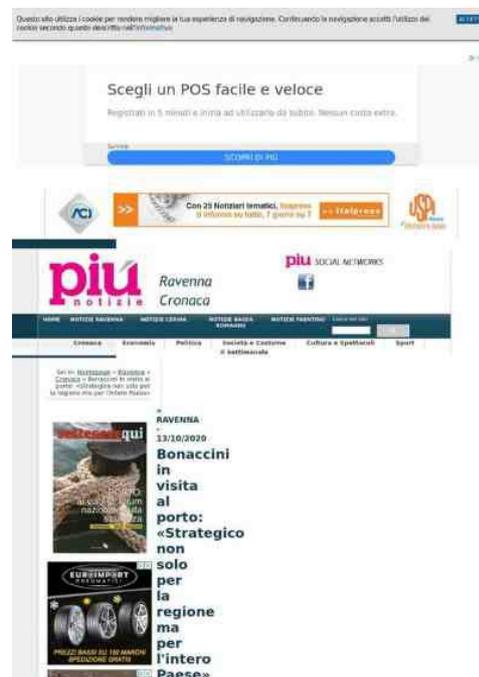
Piu Notizie

Ravenna

Bonaccini in visita al porto: «Strategico non solo per la regione ma per l'intero Paese»

Mingozzi, presidente di TCR, ha dichiarato di apprezzare ogni sforzo compiuto sulle infrastrutture, strade, ferrovie e nuovi fondali, fondamentali per conquistare nuovi mercati e competere con gli scali del Tirreno

Di prima mattina, prima degli incontri previsti in Ospedale, Università e con i sindaci della provincia, il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini ha visitato TCR, terminal container del porto di Ravenna partecipato da Sapir e Contship. Accompagnato dall' assessore Andrea Corsini il presidente è stato ricevuto da Giannantonio Mingozzi e Riccardo Sabadini, presidenti di TCR e Sapir e, dopo una breve visita al terminal, ha partecipato ad un incontro sulle prospettive del porto con Michele De Pascale ed Eugenio Fusignani, sindaco e vice, l' assessore comunale all' urbanistica Federica Del Conte, **Daniele Rossi** presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Riccardo Martini presidente dell' Unione Utenti, Luca Grilli presidente della Compagnia portuale, presenti anche il direttore TCR Milena Fico, Gianni Bessi consigliere regionale, Paolo Ferrandino e Andrea Corsini. Mingozzi ha ribadito che «il porto di Ravenna deve essere il porto di tutta la Regione, per questo apprezziamo ogni sforzo compiuto sulle infrastrutture, strade, ferrovie e nuovi fondali, fondamentali per conquistare nuovi mercati e competere con gli scali del Tirreno in particolare»; Riccardo Sabadini ha illustrato gli obiettivi di sviluppo di Sapir «in particolare sulla logistica e sulla realizzazione del nuovo terminal container in penisola Trattaroli, ricordando come oggi siano a disposizione nuove aree per insediamenti industriali e commerciali che rendono sempre più appetibile il nostro scalo»; il presidente **Rossi** ha sintetizzato il «Piano degli investimenti 2021/2024 dell' Autorità» a beneficio di tutta l' economia ravennate e regionale, ricordando come siano imminenti i lavori dell' Hub portuale, nuovi fondali e banchine, per un investimento di 235 milioni; Grilli, infine ha sottolineato la qualità del lavoro portuale nel nostro scalo «una componente umana e di nuove tecnologie che non va mai dimenticata». In conclusione, il presidente Bonaccini ha dichiarato: «Grazie per l' invito che ci dà l' occasione di visitare un' infrastruttura che per noi è fondamentale e strategica non solo per l' Emilia-Romagna, ma per tutto il Paese. Siamo vicini a un' impresa storica, perché lo sbancamento dei fondali potrebbe cambiare il futuro di questo porto. E da parte nostra c' è l' impegno ad arrivare fino in fondo. Di fronte si apriranno opportunità e potenzialità che vogliamo esplorare. Non solo sul versante commerciale, ma potremmo ragionare anche su un ampliamento dei servizi, a partire dal versante turistico. Questo è il porto dell' Emilia-Romagna, dobbiamo investirci e dobbiamo crederci». Riccardo Martini ha auspicato, nel proprio intervento, la massima attenzione della Regione nella politica di promozione dello scalo ravennate utile per disegnare nuovi confini nei mercati internazionali ed italiani che sono alla nostra portata.



Il presidente della Regione E-R, Bonaccini in visita al TCR, Terminal container del porto di Ravenna

Nella mattinata di oggi, martedì 13 ottobre, prima degli incontri previsti in Ospedale, Università e con i sindaci della provincia, il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini ha visitato TCR, terminal container del porto di Ravenna, partecipato da Sapir e Contship. Accompagnato dall' assessore Andrea Corsini il presidente è stato ricevuto da Giannantonio Mingozzi e Riccardo Sabadini, presidenti di TCR e Sapir e, dopo una breve visita al terminal, ha partecipato ad un incontro sulle prospettive del porto con Michele De Pascale ed Eugenio Fusignani, sindaco e vice, Daniele Rossi presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Riccardo Martini presidente dell' Unione Utenti, Luca Grilli presidente della Compagnia **portuale**, presenti anche il direttore TCR Milena Fico, Gianni Bessi consigliere regionale, Paolo Ferrandino e l' assessore comunale all' urbanistica Federica Del Conte. Mingozzi ha ribadito che 'il porto di Ravenna deve essere il porto di tutta la Regione, per questo apprezziamo ogni sforzo compiuto sulle infrastrutture, strade, ferrovie e nuovi fondali, fondamentali per conquistare nuovi mercati e competere con gli scali del Tirreno in particolare'. Riccardo Sabadini ha illustrato gli obiettivi di sviluppo di Sapir 'in particolare sulla logistica e sulla realizzazione del nuovo terminal container in penisola Trattaroli, ricordando come oggi siano a disposizione nuove aree per insediamenti industriali e commerciali che rendono sempre più appetibile il nostro scalo'. Il presidente Rossi ha sintetizzato il 'Piano degli investimenti 2021/2024 dell' **Autorità**' a beneficio di tutta l' economia ravennate e regionale, ricordando come siano imminenti i lavori dell' Hub **portuale**, nuovi fondali e banchine, per un investimento di 235 milioni. Luca Grilli, nel proprio intervento, ha sottolineato la qualità del lavoro **portuale** nel nostro scalo 'una componente umana e di nuove tecnologie che non va mai dimenticata'. Infine Riccardo Martini ha auspicato la massima attenzione della Regione nella politica di promozione dello scalo ravennate utile per disegnare nuovi confini nei mercati internazionali ed italiani che sono alla nostra portata. In conclusione, il presidente Bonaccini ha dichiarato : 'grazie per l' invito che ci dà l' occasione di visitare un' infrastruttura che per noi è fondamentale e strategica non solo per l' Emilia-Romagna, ma per tutto il Paese. Siamo vicini a un' impresa storica, perché lo sbancamento dei fondali potrebbe cambiare il futuro di questo porto. E da parte nostra c' è l' impegno ad arrivare fino in fondo. Di fronte si apriranno opportunità e potenzialità che vogliamo esplorare. Non solo sul versante commerciale, ma potremmo ragionare anche su un ampliamento dei servizi, a partire dal versante turistico. Questo è il porto dell' Emilia-Romagna, dobbiamo investirci e dobbiamo crederci'.



Bonaccini e la sua Giunta a Ravenna: 800 mln d' investimenti nel territorio per ripartenza fondata su lavoro, innovazione, ambiente

Redazione

Ravenna, Alfonsine, Lugo, Faenza, Riolo Terme. Giornata tutta ravennate oggi 13 ottobre per la Giunta regionale dell' Emilia-Romagna, guidata dal presidente Stefano Bonaccini. In provincia di Ravenna c' è stato il sesto appuntamento della serie 'la Giunta regionale sul territorio'. Tanti gli incontri di Bonaccini e dei suoi Assessori con al centro gli interventi per il Porto e le infrastrutture, la sanità pubblica, la difesa del suolo e l' ambiente, il turismo, la scuola, la riqualificazione urbana. Per una mole di investimenti che già oggi sfiora gli 800 milioni di euro per Ravenna, con l' obiettivo di arrivare al miliardo di euro nell' arco della legislatura, ha detto il Presidente nell' incontro con la stampa nel Palazzo della Provincia. Per Stefano Bonaccini l' obiettivo fondamentale è 'condividere con gli amministratori locali, le forze economiche e sociali le direttrici di una ripartenza fondata su lavoro, innovazione, ambiente.' Bonaccini ha fatto visita al Porto, è andato all' Ospedale di Ravenna e poi in quello di Lugo per ringraziare i professionisti della sanità e per fare gli auguri agli studenti del nuovo Corso di Medicina e Chirurgia che si è inaugurato proprio ieri. Poi si è recato alla Tomba di Dante, quindi la visita

agli stabilimenti Fruttage, al Polo scientifico e tecnologico di Tebano e alla scuderia Alpha Tauri dopo il suo il recente sorprendente trionfo al Gran Premio di Monza di Formula Uno. Presenti, tra gli altri, il sindaco e presidente della Provincia di Ravenna Michele de Pascale, il Sindaco di Lugo Davide Ranalli, la sindaca di Bagnacavallo, Eleonora Proni, il neo primo cittadino di Faenza Massimo Isola, il prefetto Enrico Caterino. La nuova tappa del tour che sta toccando tutte le province, è culminata nell' incontro con gli amministratori locali nella sede della Provincia: l' occasione di un confronto sulle priorità per il territorio e sui progetti su cui investire nei prossimi anni, mettendo al centro il lavoro, la crescita sostenibile e inclusiva, l' innovazione, il turismo, la scuola, la riqualificazione urbana, la difesa del territorio. E la sanità, naturalmente, pilastro su cui costruire la ripartenza dopo i mesi più duri dell' emergenza Coronavirus, con gli investimenti in arrivo per rafforzare i servizi sul territorio. Foto 3 di 5 'Vogliamo condividere con gli amministratori locali, le forze economiche e sociali della provincia di Ravenna le coordinate di una ripartenza che può già contare su un pacchetto di investimenti sicuri. Che dovrà fondarsi sul lavoro, l' innovazione, l' ambiente, il rafforzamento della medicina di territorio - ha sottolineato Bonaccini -. Quelli che stiamo vivendo sono giorni cruciali. Sia sul fronte del contrasto all' epidemia, perché le risposte che sapremo dare oggi in termini di responsabilità nei comportamenti individuali, rigore nei controlli, efficacia nei tracciamenti saranno determinanti per l' evolversi del contagio. Sia per quanto riguarda le misure sul fronte economico e sociale, con le quali dovremo essere in grado di delineare un nuovo modello di sviluppo per le nostre comunità e per i nostri giovani, cogliendo al meglio, come sistema Paese, le opportunità offerte dal Recovery Fund, e quindi la possibilità di avviare un piano di investimenti per la ricostruzione senza precedenti nel Paese. È una sfida rispetto alla quale non possiamo fallire'. Investimenti complessivi per quasi 800 milioni di euro Sfiorano i 780 milioni di euro le risorse in arrivo per il territorio ravennate nel triennio 2020-2022: risorse pubbliche per progetti in molti casi già pronti a partire - o comunque cantierabili a breve - che associati ai cofinanziamenti privati potranno essere una leva fondamentale di sviluppo. In primo piano le infrastrutture, con oltre 480 milioni, a partire dall' importante cantiere per il potenziamento del Porto di



Ravenna (Progetto Hub **Portuale**) da 235 milioni di euro. E poi la difesa del suolo, con oltre 63 milioni di euro, e i 20 milioni destinati al ripascimento della costa lungo tutto il litorale romagnolo; i 45,5 milioni di euro per l' edilizia



RavennaNotizie.it

Ravenna

scolastica; gli oltre 10 milioni di euro per la riqualificazione urbana con interventi a Ravenna, Cervia Faenza, Conselice, Fusignano, Bagnacavallo; le infrastrutture irrigue per oltre 66 milioni di euro, unite ai 57 milioni per il sistema delle Bonifiche su tutta la Romagna. E il turismo: 7,5 milioni di euro per rigenerare il lungomare di Marina di Ravenna, Punta Marina e Milano Marittima e 4 milioni per le strutture alberghiere. La sanità al centro, 38 milioni di euro nel triennio 2020-2022 a Ravenna, Faenza e Lugo E valgono quasi 38 milioni di euro gli investimenti per la sanità. Risorse che permetteranno di qualificare ulteriormente la rete dei servizi sul territorio. Non a caso, il Presidente Bonaccini, con gli assessori, ha voluto incontrare medici, infermieri e operatori sanitari prima all' Ospedale Santa Maria delle Croci di Ravenna e successivamente l' Ospedale Umberto I di Lugo. Presente in entrambi i casi il direttore dell' Ausl Romagna, Tiziano Carradori. L' occasione per dire ancora una volta grazie per l' impegno che i professionisti e chi quotidianamente lavora nella sanità emiliano-romagnola hanno dimostrato a beneficio di tutta la comunità regionale per contrastare la pandemia. E un' esortazione a lavorare con passione e serietà mettendo sempre al centro l' interesse del paziente, è quella che Bonaccini ha rivolto agli studenti del nuovo corso di Medicina dell' Università di Bologna che quest' anno prenderà il via a Ravenna, incontrati al Palazzo dei congressi di Ravenna. I lavori in corso per la sanità ravennate ammontano a oltre 12 milioni di euro, di cui 7,2 per l' ampliamento e la ristrutturazione dell' Ospedale di Faenza e 4,8 milioni per la realizzazione del nuovo padiglione materno-infantile e chirurgico all' Ospedale di Lugo . Sono invece in fase di progettazione interventi per un totale superiore ai 16 milioni di euro: 5,2 sono destinati alla ristrutturazione dei blocchi operatori di tutti i nosocomi della provincia , 5,9 alla costruzione di un nuovo edificio per i servizi amministrativi dell' Ospedale Santa Maria delle Croci di Ravenna e 4,8 per il piano generale di riorganizzazione ospedaliera, che prevede anche la realizzazione di 4 posti in medicina interna e 12 posti letto in medicina d' urgenza nella struttura di Ravenna e l' adeguamento di 4 posti letto in medicina d' urgenza a Lugo e altrettanti a Faenza . Per quanto riguarda la programmazione, all' interno dell' Accordo di programma 2019 sono previsti 9,5 milioni di euro per la ristrutturazione e riqualificazione dell' area pediatrica del presidio ospedaliero di Ravenna . Sul fronte invece delle Case della salute , si stimano interventi per 8,8 milioni di euro: 6 milioni per la realizzazione della struttura 'Darsena' a Ravenna, già in fase di programmazione, 200.000 euro per la ristrutturazione della Casa della salute 'Castiglione' sempre nel Comune capoluogo e infine 2,6 milioni per la costruzione ex novo di una struttura a Lugo - intervento che, come il precedente, è al momento in fase di progettazione. Il sopralluogo al Porto di Ravenna e l' impegno per le infrastrutture Primo appuntamento della giornata al Porto di Ravenna, dove Bonaccini, l' assessore alle Infrastrutture, Andrea Corsini, e il sottosegretario alla Presidenza, Davide Baruffi, hanno fatto il punto sugli importanti interventi di riqualificazione e potenziamento in corso. Presenti tra gli altri i presidenti dell' **Autorità portuale** Daniele Rossi, di Sapir Riccardo Sabadini, di Tcr Giannantonio Mingozi, oltre al sindaco Michele de Pascale. Un cantiere da 235 milioni di euro finanziati dall' Unione europea, dallo Stato e dall' **Autorità portuale**, capace di attivare investimenti privati pari a circa 200 milioni, che a regime garantirà la movimentazione di circa 500 mila container, l' accesso di imbarcazioni più grandi, l' ammodernamento delle reti di collegamento viario e ferroviario, con un' attenzione particolare alla sostenibilità ambientale. Tra i lavori in corso quelli per il rifacimento del Ponte di Teodorico il cavalca-ferrovia che sovrasta i binari delle linee Bologna-Ravenna e Ferrara-Ravenna, tra la zona della Darsena e il centro città: un intervento da 9 milioni di euro, parte integrante di un pacchetto di interventi - frutto di un accordo tra Regione, RFI e **Autorità portuale** - che vale 74 milioni di euro e che comprende anche i lavori sulle due linee ferroviarie a sinistra e a destra del canale Candiano. La giornata ravennate è stata anche l' occasione per fare il punto sugli interventi in corso o in programma per il trasporto su strada e su ferro. Da quelli previsti sulla linea ferroviaria Ravenna-Rimini che dovrà diventare veloce per portare le corse a una cadenza di 30 minuti per senso di marcia e con fermate in tutte le località intermedie, a quelli per la riqualificazione del tracciato

della Ravennana, con il progetto di adeguamento in sede dal valore di 75 milioni di euro condiviso dai Comuni di Forlì e Ravenna. E poi i 90 milioni di euro di investimento di Anas su SS16 e Classicana. Ma c'è l'impegno anche per inserire nel prossimo accordo di programma con l'Anas le



tre varianti alla Ss 16 del Ravennate: quella di Alfonsine, quella di Mezzano e quella di Fosso Ghiaia. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale sono 88 i nuovi autobus ecologici in arrivo nel ravennate nei prossimi cinque anni su un totale regionale di 600, grazie al nuovo grande piano di investimenti della Regione che a regime porterà all'acquisto di 1.600 nuovi mezzi in tutta la regione, con un investimento pubblico di 440 milioni di euro. E sempre sul fronte della mobilità sostenibile, i nuovi fondi per le piste ciclabili: oltre 800mila euro per il Comune di Ravenna tra 2020 e 2021 su un totale regionale di 11,5 milioni di euro stanziati a livello regionale dal ministero dei Trasporti, per rafforzare ulteriormente una rete di collegamenti per le due ruote che in Emilia-Romagna, considerando solo i 13 Comuni con più di 50 mila abitanti, arriva già a 1.400 chilometri. Tra i temi di confronto infine il nuovo progetto per la E55 Orte-Mestre la cui progettazione potrebbe essere finanziata dal ministero dei Trasporti nel 2021: non più un'autostrada, ma una statale a due corsie per senso di marcia che interesserebbe anche il territorio di Ravenna.

La visita alla Tomba di Dante Sempre nella mattina, Bonaccini si è recato in visita a Ravenna alla Tomba di Dante, restaurata in occasione dei 700 anni dalla morte dell'autore della Divina Commedia. L'occasione per fare il punto sulle celebrazioni in corso, aperte il 5 settembre dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, alle quali la Regione contribuisce con uno stanziamento di 1,5 milioni di euro, per la valorizzazione dell'area dantesca nel centro storico di Ravenna e le attività di promozione culturale. Agli stabilimenti Fruttigel, al Polo Tecnologico di Tebano e al Centro attività vivaistica Un territorio con un'importante vocazione agricola: ortofrutticola e vitivinicola in particolare. Nel pomeriggio la visita - presenti tra gli altri il presidente Stanislao Fabbrino e il sindaco di Alfonsine, Riccardo Graziani - agli stabilimenti Fruttigel, gruppo cooperativo specializzato nella trasformazione di ortofrutta fresca, cereali e legumi che associa 19 cooperative agricole del territorio emiliano-romagnolo e molisano, a loro volta espressione di centinaia di produttori. Una realtà fortemente orientata all'innovazione che ha usufruito di un contributo regionale del Psr 2014-2020 per 2 milioni di euro per un progetto di innovazione di processo e di prodotto con ricadute sul piano della competitività e della sostenibilità, oltre che di efficientamento energetico. Forte l'impegno in campo ambientale e sociale, riconosciuto nel 2019 anche dalla Regione che ha conferito a Fruttigel il premio 'Innovatori responsabili' per il progetto di educazione alimentare 'Dal campo al banco con Ortilio', che ha coinvolto oltre 11 mila bambini e le loro famiglie. Innovazione in primo piano anche per il Polo scientifico e tecnologico di Tebano, a Faenza, sede tra l'altro del corso in Viticoltura ed enologia dell'Università di Bologna. Al suo interno il Cav, il Centro di attività vivaistica, il maggior centro di conservazione e pre-moltiplicazione operante sul mercato vivaistico italiano oltre che una tra le realtà vivaistiche organizzate più importanti d'Europa, anch'esso beneficiario di finanziamenti del Piano di sviluppo rurale, tra cui uno di 246 mila euro per la realizzazione di una nuova serra all'avanguardia. A Faenza la scuderia Alpha Tauri, a Riolo Terme l'appuntamento conclusivo all'Istituto Alberghiero Pellegrino Artusi La passione della velocità corre lungo la Via Emilia e arriva anche a Faenza, alla scuderia Alpha Tauri, che con il pilota Pierre Gasly ha vinto l'ultimo Gran premio di Formula 1 corso a Monza: una delle eccellenze della Motor Valley emiliano-romagnola, distretto industriale forte di 16.500 aziende e oltre 66 mila addetti, con 16 miliardi di fatturato annuo e un export di 7 miliardi. E anche una delle protagoniste di MUNER, la Motorvehicle University of Emilia-Romagna, un progetto, unico nel panorama italiano e straniero, fortemente voluto dalla Regione Emilia-Romagna, per formare gli ingegneri del futuro nel settore dell'automotive, chiamando nella nostra regione giovani da tutta Italia e dall'estero. Insieme le Università di Bologna, Ferrara, Modena e Reggio Emilia, Parma e le case motoristiche che rappresentano l'eccellenza del Made in Italy nel mondo: oltre ad Alpha Tauri, Automobili Lamborghini, Dallara, Ducati, Ferrari, HaasF1Team, HPE COXA, Marelli, Maserati, Pagani, Scuderia AlphaTauri. Tappa conclusiva della giornata a Riolo Terme, all'Istituto Alberghiero Pellegrino Artusi, per un confronto con l'amministrazione comunale e una rappresentanza di imprenditori locali. Agricoltura, i finanziamenti del Psr per il Ravennate Oltre 121 milioni di euro, per

quasi 2mila beneficiari e oltre 14 mila domande ammesse. Questa la fotografia dell' impatto che il Programma regionale di sviluppo rurale 2014-2020 - ormai al rush finale - ha avuto sul territorio ravennate. In particolare, sfiorano i 52 milioni di euro i contributi per la competitività aziendale che hanno innescato investimenti complessivi



per 119 milioni di euro; mentre 50 milioni di euro sono andati a sostenere azioni per la sostenibilità e la tutela dell'ambiente (di cui 43 per promuovere le tecniche di produzione biologica ed integrata a la salvaguardia della biodiversità). Grazie ai contributi del Psr, inoltre, in provincia di Ravenna si sono insediati 175 nuovi giovani agricoltori. Dall' edilizia scolastica alla riqualificazione urbana, passando per la banda ultra larga A Ravenna si è parlato anche di nuovi edifici, ristrutturazioni, messa in sicurezza di scuole esistenti, adeguamento sismico ed energetico, nuove palestre. Sono 940 - di cui 111 in provincia di Ravenna - gli interventi realizzati grazie al Piano regionale per l' edilizia scolastica, dal 2015 a oggi grazie a un finanziamento di oltre 431 milioni di euro, per un investimento complessivo che supera i 587 milioni. Superano i 10 milioni di euro le risorse pubbliche per sei interventi di riqualificazione urbana nel ravennate. Nel capoluogo con l' intervento nell' area comunale ex caserma Dante Alighieri; a Conselice con il nuovo centro civico; Cervia con il nuovo stralcio dei lavori di rigenerazione urbana di Borgo Marina; Faenza con la realizzazione della nuova stazione autobus, il riordino delle aree esterne alla stazione ferroviaria e la rigenerazione area ex-stazione delle corriere; Fusignano con la riqualificazione della Cittadella-Sportiva; Bagnacavallo con i lavori di restauro e consolidamento a Palazzo Abbondanza. Passando alle infrastrutture telematiche, arrivano a 19 milioni di euro gli investimenti statali e regionali per fare di Ravenna una provincia connessa alla banda ultra larga, cifra a cui si devono poi aggiungere 1,98 milioni impiegati per la realizzazione di dorsali in fibra ottica in carico a Lepida. Risultano connesse 38 aree produttive, tutti e 18 i municipi della provincia e 86 scuole, il 56% del totale. In tutta la provincia di Ravenna sono 410 i punti wifi pubblici, almeno uno per ogni Comune, e 181 solo nel capoluogo: in totale si tratta di 1,05 punti wifi ogni 1.000 abitanti.

Il Tirreno

Livorno

In attesa della Darsena il porto apre al futuro con le navi da 11mila teu

Fino a pochi anni fa era un'impresa far entrare le portacontainer da 7mila teu I lavori per tagliare un pontile. In ballo la capacità di resistere al gigantismo

MAURO ZUCHELLI

Livorno È un intervento (quasi) da nulla: la demolizione di 35 metri del Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli. Da anticipare al 2020 come opera cantierabili, l'ha deciso il comitato di gestione dell' Authority. Roba tutt' al più da un milione e mezzo di euro, compreso il dragaggio che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un' area di 24mila metri quadri: in quel punto il fondale fa una scarpata che sporge nel "cono" della navigabilità delle navi più grandi, l' hanno spesso ripetuto i Piloti. piccolo appalto, grande risultato. Eppure quest' appalto tutto sommato minore è utile per un obiettivo di grande effetto: far sì che il **porto** di **Livorno** possa aprire la porta alle portacontainer da 11mila teu. Ormai a portata di mano: personale del terminal Lorenzini in tandem con tecnici di Msc, Corpo Piloti, Capitaneria e Authority sono stati nei giorni scorsi nel centro tecnico Msc di Sorrento. «Lì c' è un simulatore all' avanguardia, - confermano dal quartier generale di Lorenzini - è servito i test di ingresso di navi da 11mila teu nel **porto** di **Livorno** in presenza di tutti gli scenari di vento e condizioni meteo: pescaggio ipotizzato a meno 11 con una nave lunga 325 metri e larga 48».

Risultato: «Tutti i test hanno dato buon esito», viene riferito. L' imprenditore Enio Lorenzini, uno dei fondatori della società ora fifty-fifty con Msc, interpellato dal Tirreno, parte dai ringraziamenti alla presidenza dell' Authority e allo staff tecnico che hanno varato l' intervento al pontile: «Insieme alla prosecuzione dei lavori del microtunnel, rendono il canale di accesso utilizzabile e concorrenziale finché non sarà in funzione la nuova Piattaforma Europa». E aggiunge: «La collaborazione tra istituzioni civili e militari e l' impegno di un armatore di livello mondiale come Msc sono un modello positivo di soluzione dei problemi del nostro **porto** e sono garanzia delle prospettive di sviluppo». Del resto, la maxi-Darsena con i 200 milioni di euro messi sul tavolo dalla ministra Paola De Micheli (e confermati dalla Corte dei Conti) ha fatto un grosso balzo in avanti ma, benché il presidente dell' Authority Stefano Corsini si sglia a dire che l' espansione del **porto** verso ovest sarà operativa a fine 2024, è difficile avere certezze al riguardo. E anche il "piano B" per riuscire a traghettare le imprese fino a quel giorno - cioè il microtunnel per allargare il canale d' accesso - ha visto l' intoppo del lungo stop ai lavori, risolto solo da poco. Ecco che questo terzo tipo di intervento è un ulteriore tentativo per evitare di dare alla comunità marittimo-portuale internazionale l' impressione di essere fermi ad aspettare tempi migliori. Al di là di questa visione di prospettiva, però, secondo fonti interne all' Authority era in gioco anche la specifica capacità di mantenere su **Livorno** una linea di Msc diretta Oltre Atlantico: il passaggio a una nave di dimensioni maggiori avrebbe rischiato di portare la linea via da **Livorno**. C' era una volta il record a 7mila teu. Perché l' anticipazione dei tempi in comitato di gestione? È indispensabile dal punto di vista dell' iter burocratico-amministrativo per mettere a gara i lavori prima della fine dell' anno. Tempi: due mesi di lavori (e comunque risulta sia già stata fatta la caratterizzazione dei materiali). Per avere un' idea del balzo di cui stiamo parlando vale la pena di ricordare che nell' agosto di appena sei anni fa era stato celebrato come evento eccezionale il fatto che si fosse riusciti a far entrare



Il Tirreno

Livorno

in Darsena Toscana al terminal Tdt la Maersk Kimi, una nave portacontainer da 7mila teu. Non sono passati nemmeno tre anni da quando nel novembre 2017 abbiamo assistito a un nuovo passaggio importante con l'ingresso della Msc Vita al terminal Lorenzini, partecipato proprio dal colosso ginevrino-napoletano che rappresenta la seconda flotta al mondo in fatto di container: era una nave lunga 300 metri e larga più di 48 con una capacità di carico di 8.800 teu. Il rischio dei terminal nell'alto tirreno a consacrare l'evento arrivò quel giorno in persona l'armatore Gianluigi Aponte, quasi a rimarcare l'interesse che Msc vuol far mettere in evidenza per il porto di Livorno nel complesso rischio dei grandi terminal che coinvolge un po' tutto l'Alto Tirreno da Civitavecchia a Savona con noi nel bel mezzo. Con una "benedizione urbi et orbi" che il "signore dei container" impartì con l'elogio pubblico ai vertici dell'Authority e della Capitaneria: «Se Corsini e Tarzia non fossero intervenuti autorizzando la Msc Vita ad attraccare in Darsena Toscana Livorno avrebbe perso il 20% del traffico contenitori, altri porti prendano esempio dalla determinazione e dal coraggio con cui le istituzioni del porto di Livorno hanno affrontato il problema». Avrebbe potuto aggiungere anche «la forza della disperazione», visto che da più di vent'anni era in atto un processo di accrescimento delle dimensioni delle navi portacontainer nel segno di un gigantismo che di fatto mette ko porti come Livorno che hanno evidenti strozzature fisico-geografiche. Nei fondali: l'assetto attuale ha le fondamenta delle banchine a 13 metri di profondità e non si può scendere più giù. Nella larghezza del canale di accesso: e qui c'è l'idea dell'allargamento, subordinata però alla conclusione dei lavori del microtunnel (a lungo bloccati ma ora ripartiti) e allo spostamento dei tubi Eni. Nell'ampiezza del bacino di evoluzione: anche in questo caso si pensa ad alcuni ritocchi che possano aumentarne il raggio (con effetto sulle navi più lunghe). Ma altrove SONO sopra i 13mila TEU. Beninteso, quando parliamo di record bisogna aver chiaro che parliamo di record per Livorno che ha perso posizioni su posizioni rispetto al resto della portualità: grossomodo negli stessi giorni in cui noi esultavamo per esser riusciti nell'impresa titanica di aver fatto entrare una Msc da 8.800 teu, il terminal genovese Vte operava in contemporanea su una nave da 15mila teu e un'altra da 13mila. Già dal 2016 Genova aveva annunciato di essersi attrezzato per poter servire simultaneamente due navi da 20mila teu e una da 15mila. Non è tutto: il "miracolo" è possibile anche giocando sulla differenza fra capacità di carico della nave e peso effettivo del carico. Per tre motivi: 1) non è detto che la nave abbia utilizzato tutta la capacità di carico; 2) i contenitori non viaggiano solo pieni ma anche vuoti; 3) c'è differenza fra un carico di macchinari di acciaio e uno di pullover. Detto questo, il fatto di riuscire a poter gridare al mondo che Livorno ha fatto entrare una nave da 11mila teu non serve ovviamente a far fessi gli operatori ma manda un messaggio: il porto è dinamico e attivo, le inventa di tutte pur di trovare le soluzioni per i clienti. Con un effetto a cascata: così come le avvisaglie del declino sono un potente acceleratore che invoglia gli operatori a fuggire prima del previsto per evitare di essere gli ultimi a riposizionarsi, anche la prospettiva reale di uno sviluppo attira le valutazioni strategiche dei grandi gruppi che non vorranno bruciarsi inutilmente ma neanche arrivare dopo i concorrenti... LE ORDINANZE DELLA CAPITANERIA È stato quel giorno con Aponte a spalancare le porte a una serie di ordinanze della Capitaneria che, in tandem con i dragaggi dell'Authority e grazie all'impegno di piloti e rimorchiatori, hanno consentito di sfruttare al massimo ogni mezzo metro in più per poter arrivare a autorizzare l'ingresso di navi dalle dimensioni fino a poco tempo fa impensabili, in orari e a tariffe fino a poco tempo fa impensabili. Un esempio: senza questa complessa alleanza fra realtà che non si sono risparmiate punzecchiature, con l'ok solo a navi fino a 40 metri di larghezza non sarebbe stato possibile far entrare la Msc Vita che ne ha 48. E sappiamo bene che l'evoluzione dei giganti è nel pescaggio ma soprattutto in larghezza. Cosa dice l'avvisatore? Del resto, non stiamo parlando di dopodomani ma di oggi: secondo i dati dell'Avvisatore Marittimo, le navi portacontainer al di sopra dei 5mila teu sono aumentate nettamente negli ultimi anni passando dal 18,6% al 25% dello scorso anno (anzi, sarebbero di più perché la categoria ora parte da 5.100 teu). Negli ultimi due anni

Il Tirreno

Livorno

"fotografati" la stazza lorda delle portacontainer arrivate a **Livorno** è aumentata del 17%. Non solo: nel 2019 si sono contate 95 navi oltre i 7.500 teu, erano state 73 dodici mesi prima, con una impennata del 30% e spiccioli (e si tenga presente che questa fascia dimensionale nemmeno esisteva nelle statistiche). Figurarsi che nel 2005 veniva indicata come record di dimensioni l'arrivo della Zim Mediterranean lunga 294 metri con 4.800 teu di carico. 110mila teu in più. A fine 2017 in occasione di una delle ordinanze-chiave, l'ammiraglio Giuseppe Tarzia aveva valutato che, tanto dal punto di vista operativo quanto sotto il profilo regolatorio, il complesso di quelle "limature" avrebbe potuto portare a un aumento di 110mila teu dei traffici, quasi il 15% in più. E, come si premurò di precisare, non stavamo immaginando un colpo di bacchetta magica per far venire le navi da 20mila teu ma semplicemente di rendere pratica bile il **porto** a quelle da 9mila che vanno e vengono ovunque. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

lo studio di vsl

«Authority inefficiente» Ma Corsini contrattacca: quell' indagine è sbagliata

livorno Alla Napoli Shipping Week è stato presentato da Vsl Club, polo finanziario diretto da Fabrizio Vettosi per investimenti in navi e porti, un dossier che ha messo in croce i conti dell' Authority livornese. Nel mirino l' indicatore costruito per misurare l' efficienza (in base al rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento): fra tutte le istituzioni portuali solo tre (Bari-Brindisi, Ancona e Napoli) se la cavano peggio di quella livornese nel giudizio del dossier. La media nazionale è 4,32, Livorno-Piombino è poco al di sopra di 3 ma Cagliari è a 6,79 e sopra quota 6 anche Messina e Augusta-Catania. Per il "roe" (l' indice economico che valuta la redditività del capitale proprio) invece Palazzo Rosciano è al livello più basso fra tutte le istituzioni portuali. **Stefano Corsini**, numero uno dell' Authority, non ci sta. «È del tutto improprio - dice - applicare strumenti che valutano la capacità di profitto di una azienda privata per misurare quel che fa un ente pubblico come il nostro: è evidente che non devo mirare a fare profitti ma reinvestire tutto quel che posso perché la comunità degli operatori portuali abbia a disposizione infrastrutture e servizi. Una Authority che funzione non è una Authority che guadagna bensì una Authority che spende per dare l' apporto che siamo chiamati a dare. È lampante che la logica di una impresa privata non sia quella indicata per fare da metro di misura». --



Il Tirreno

Livorno

Da domani a sabato con "Rete"

Le banchine e la città, al via l'incontro internazionale

L'evento Appuntamento da domani a sabato nella nostra città per il 33° Meeting di Rete: è l'associazione internazionale per la collaborazione fra città e porto (e il Comune di Livorno ne è socio collaboratore), qualcosa di analogo a quel che è l'Association internationale villes et ports (Aivp) al quale appartiene invece l'Authority labronica. A darne notizia è Palazzo Civico, segnalando che "Rete" è «un'associazione con forte caratterizzazione scientifica che raggruppa i porti, le città e i centri di ricerca dell'area euro-mediterranea e latino-americana». Nella sala del Pancaldi Centre occhi puntati su due aspetti: l'ambiente (dai carburanti green ai cambiamenti climatici) e l'approccio ecosistemico che mette il porto e la città al centro di un sistema naturale e antropizzato. Domani è previsto l'incontro fra i soci di "Rete" con lo scambio di esperienze dei "nodi avanzati", cioè dei bracci operativi che "Rete" ha nelle varie città-porto (a Livorno è nato nell'ottobre scorso). Poi alle 18 sarà presentato il numero della rivista scientifica "Portus" dedicato alla città di Livorno: presenti il sindaco Luca Salvetti e l'assessora Barbara Bonciani insieme a Enrico Conti (ricercatore senior di Irpet), il prof. Andrea Addobbati (Università di Pisa) e Massimo Clemente (direttore scientifico di "Rete"). Venerdì 16 è la giornata del seminario internazionale incentrato, quest'anno, sulle problematiche ambientali: parteciperanno operatori e rappresentanti del mondo universitario e della ricerca, sia europei sia latino-americani. Riflettori puntati nel porto di Livorno sull'impatto ambientale delle navi e l'utilizzo del gnl come alternativa sostenibile. Infine, sabato è prevista la visita tecnica della città-porto di Livorno. --



Enel Logistics: depositi doganali nelle aree di centrali elettriche

Redazione

LIVORNO Andrea Angelino, amministratore delegato di Enel Logistics, indica già nel 2021 l'operatività dei depositi doganali nelle aree limitrofe alle centrali elettriche di Livorno e La Spezia. La società ha abbracciato già da tempo la strategia dell'economia circolare e riconvertire le aree per renderle depositi doganali, rivalorizzandole, va proprio in questa direzione. Il vantaggio è la localizzazione dei siti in zone strategiche: La vicinanza con porti, retroporti e aeroporti porta dei grossi benefici. Basti pensare ad esempio che il retroporto di La Spezia si trova a circa 8 chilometri dalla banchina, la nostra struttura a soli 800 metri. Questo limita così il transito su strada della merce. Per La Spezia, porto saturo al 90%, continua Angelino, significa anche una boccata d'ossigeno per gli spazi liberi. Livorno -continua l'ad di Enel Logistics- sta incrementando i traffici ed ha necessità di attrarre ulteriori merci. In questo modo è possibile intercettare i traffici provenienti dal Mediterraneo che spesso scelgono di proseguire per i porti del Nord per mancanza di infrastrutture. Ulteriore vantaggio anche per lo Stato che vedrebbe un maggior gettito fiscale per la parte di dazi doganali, circa il 20% del dazio totale.

The screenshot shows the top of a web page from 'MAGAZINE MESSAGGERO MARITTIMO'. The main headline reads 'Enel Logistics: depositi doganali nelle aree di centrali elettriche'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Angelino: "Livorno e La Spezia i primi siti operativi dal 2021"'. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - Andrea Angelino, amministratore delegato di Enel Logistics, indica già nel 2021 l'operatività dei depositi doganali nelle aree limitrofe alle centrali elettriche di Livorno e La Spezia. "La società ha abbracciato già da tempo la strategia dell'economia circolare e riconvertire le aree per renderle depositi doganali, rivalorizzandole, va proprio in questa direzione". Il vantaggio è la localizzazione dei siti in zone strategiche: "La vicinanza con porti, retroporti e aeroporti porta dei grossi benefici. Basti pensare ad esempio che il retroporto di La Spezia si trova a circa 8 chilometri dalla banchina, la nostra struttura a soli 800 metri". Questa limita così il transito su strada della merce. Per La Spezia, porto saturo al 90%, continua Angelino, significa anche una boccata d'ossigeno per gli spazi liberi.' Below the text, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with links to 'MAREMMA ABBIADATE', 'CENTRALI ELETTRICHE', 'RIPRODOTTO DISTRIBUIRE', 'RICERCHIA SINGOLARE', 'MAREMMA LOGISTICA', and 'RISPARMIARE ALLA SPEZIA - LIVORNO'.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Pd e anna per piombino sulla nomina di Verucci

«Nel Comitato portuale serviva un esperto»

PIOMBINO I gruppi consiliari del Pd e di Anna per Piombino sono critici sulla nomina fatta dal Comune di Piombino del proprio rappresentante nel Comitato portuale. Spiegano di aver appreso dal Tirreno «che il nuovo membro del Comitato portuale in rappresentanza del comune di Piombino è l'avvocato Simone Verucci. Non possiamo non rilevare il fatto che il sindaco definisce erroneamente il Comitato portuale come l'organo politico dell'autorità di sistema portuale. Come è noto Infatti - proseguono i due gruppi consiliari del centrosinistra - il Comitato portuale è l'organo di gestione tecnico professionale dell'Autorità di sistema portuale dove non vengono nominati politici da parte del sindaco, bensì vengono nominati professionisti di comprovata esperienza nel campo portuale e demaniale marittimo da parte del presidente su indicazione del sindaco». Per Pd e Anna per Piombino dunque «la mancanza di conoscenza di questo organo ha fatto sì che venisse indicato un rappresentante senza alcuna competenza tecnica richiesta dalla legge, del quale nel comunicato si dà del resto risalto come politico locale a sostegno della lista del sindaco. Come sempre si premia la vicinanza politica piuttosto che la competenza professionale. Questa volta purtroppo anche in violazione della legge sulle nomine nel Comitato portuale». --

Maxi impianto di cozze
Darà lavoro a 45 addetti

In concessione alla cooperativa Cestil uno scacchiera di mare di 340 ettari. Al via la coltivazione per una produzione annua di 12.000 tonnellate

Il sindaco di Piombino, Carlo Verucci, ha annunciato la concessione di un'area di 340 ettari di mare per la coltivazione di cozze. L'opera sarà gestita dalla cooperativa Cestil e darà lavoro a 45 addetti. La coltivazione partirà entro pochi giorni e si prevede una produzione annua di 12.000 tonnellate. L'area è situata in una zona protetta e sarà coltivata con tecniche innovative. Il sindaco ha sottolineato l'importanza di questo progetto per lo sviluppo economico e ambientale della città.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gruisti verso l' accordo, sciopero sospeso

LA VERTENZA Potrebbe esserci uno spiraglio per risolvere la vertenza dei gruisti della Gtc. A indicare possibili soluzioni per riportare la pace tra i 16 lavoratori e la Gestione terminal Civitavecchia, sono stati lunedì mattina i sindacati durante l' incontro in **Autorità di sistema portuale** con i vertici della società. Dai rappresentanti di categoria, infatti, è stata avanzata la proposta di un' ipotesi di accordo legata anche e soprattutto all' impiego dei gruisti in forza alla Gtc anche per le attività operative commerciali con mezzi meccanici delle altre società presenti in Gtc (costituita da varie imprese cittadini ex art. 16). Una proposta che è stata subito accolta con favore dall' **Autorità portuale** e condivisa anche dalla Gestione terminal e che potrebbe portare entro pochi giorni alla firma di un protocollo di intesa. In attesa che le parti tornino a incontrarsi, però, la fumata bianca arrivata dalla riunione di lunedì è servita a far rientrare, almeno per il momento, la protesta dei lavoratori preoccupati per il futuro incerto. I gruisti, infatti, dopo i due giorni di sciopero e l' astensione dal lavoro per le prime tre ore di ciascun turno della scorsa settimana, hanno deciso di congelare lo stato di agitazione. Intanto sempre i sindacati saranno a Molo Vespucci domani mattina alle 10,30. L' Adsp ha infatti convocato una riunione informativa sull' attualizzazione del Pot 2018-2020 e la proposta di progetto di bilancio 2021. Argomenti che saranno al centro dell' organismo di partenariato che si terrà a fine mese. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Dentro le reti pesci ma anche plastica e rifiuti da smaltire

Il progetto parte da Civitavecchia, protagonista la cooperativa Marinai & Caratisti che da anni recupera immondizia sui fondali

AMBIENTE Parte da Civitavecchia il progetto UtoUpcycling the Oceans, voluto dalla Fondazione Ecoalf in collaborazione con Conad Nord Ovest e reso possibile grazie all' aiuto dei pescatori civitavecchiesi. Il progetto, presentato ieri mattina a Molo Vespucci alla presenza dell' assessore regionale al Ciclo dei Rifiuti, Massimiliano Valeriani e del sindaco Ernesto Tedesco, prevede il riutilizzo dei rifiuti finiti nelle reti a strascico insieme ai pesci. Grazie alla sinergia tra **Adsp**, Capitaneria di porto, Comune, Cooperativa Marinai & Caratisti, Servizi ecologici portuali (Seport), a partire dalla prossima settimana i rifiuti marini che da oltre un anno i pescherecci raccolgono tutti i giorni nelle loro reti durante la pesca a strascico, verranno raccolti in appositi container e recuperati. Il rifiuto verrà prima trasformato in polimero e, in seguito, in filato per poi creare capi e accessori 100% riciclati dalla società Ecoalf che ha già lanciato questo progetto in Thailandia e Grecia. «Uto è un progetto triennale che punta a espandersi anche in altri porti italiani ma che inizia il suo percorso proprio da Civitavecchia ha commentato il presidente dell' Authority Francesco Maria di Majo - e un grazie particolare va ai pescatori, i veri protagonisti, che con la raccolta dei rifiuti destinati poi al riciclo svolgono un ruolo fondamentale per la riqualificazione dell' ambiente marino». Proprio le 15 imbarcazioni che effettuano la pesca a strascico negli ultimi due anni hanno raccolto ben 50 tonnellate di rifiuti finiti nelle reti insieme al pescato. «Solo 10 giorni fa ha spiegato il rappresentante dei pescatori e caratisti Roberto Arciprete abbiamo consegnato a Seport 1250 chili di rifiuti, soprattutto plastica. Abbiamo aderito convintamente a questo progetto, anche perché fino a qualche tempo fa capitava di essere multati se si portavano a terra rifiuti presi in mare. Così invece possiamo contribuire a pulire le nostre coste e dare una mano all' ambiente grazie al riutilizzo di queste materie». L' importanza di tutelare l' ambiente marino è stata più volte sottolineata nel corso della presentazione del progetto Uto anche dal rappresentante della Capitaneria di porto, ma è stato lo stesso Arciprete a portare un esempio concreto. «La nostra categoria ha sofferto come altri settori durante il lockdown ha spiegato ma comparando i mesi di marzo, aprile e maggio di quest' anno con quelli del 2019, si è notato un aumento del pescato del 20%. Segno che la fauna ittica ha risentito positivamente della mancanza di traffico in mare». «Il progetto Uto ha concluso l' assessore Valeriani è in linea con la riconversione green che stiamo portando avanti come Regione. L' intento è quello di sviluppare una rete mediterranea di soggetti che lavorino insieme nell' interesse della conservazione marina con un progetto di economia circolare che consentirà di riqualificare gli ambienti marini, ma anche di convertire la plastica recuperata in filato per la produzione di abbigliamento, chiudendo così il circuito». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Civitavecchia, così i pescatori ripuliranno il mare

A Civitavecchia, a partire da metà ottobre, 16 pescherecci porteranno a terra tutti i giorni i rifiuti marini che raccoglieranno nelle loro reti durante la pesca a strascico. E' il progetto Uto (Upcycling the Oceans) pronto a salpare anche in Italia dopo Spagna, Thailandia e Grecia. Ad annunciarlo, la Fondazione Ecoalf in collaborazione con Conad Nord Ovest è lieta di annunciare l' inizio del progetto UTO - Upcycling the Oceans, grazie alla collaborazione con la Cooperativa Marinai & Caratisti, il Comune di Civitavecchia, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Capitaneria di Porto e con il sostegno logistico di Servizi Ecologici Portuali. I rifiuti marini verranno raccolti in appositi container e, dopo il triage, il Pet recuperato verrà poi trasformato in polimero, in seguito in filato per poi creare capi e accessori 100% riciclati core business di Ecoalf da quando nel 2009 il brand è stato fondato da Javier Goyeneche. Uto è un progetto triennale che punta ad espandersi in altri porti italiani come è già avvenuto in Spagna, Grecia e Thailandia. In Spagna e Grecia al momento 3.000 pescatori in 46 porti hanno raccolto fino ad oggi oltre 500 tonnellate di rifiuti marini dal fondo del mare.

"Sono molto felice che si possa finalmente iniziare Uto Italia - dichiara Javier Goyeneche, fondatore e presidente della Fondazione Ecoalf - l' Italia ha la seconda costa più lunga nel Mar Mediterraneo con un gran numero di attività di pesca attiva. Per la posizione estremamente accessibile al centro dell' arco mediterraneo, può fungere da punto di collegamento per altri Paesi. L' intento è quello di sviluppare una rete mediterranea di soggetti che lavorino insieme nell' interesse della conservazione marina". Con Uto, aggiunge Ugo Baldi, amministratore delegato Conad Nord Ovest, "portiamo anche in Italia un progetto di economia circolare davvero eccezionale. In Conad Nord Ovest combinare efficienza ed ecosostenibilità è una scelta, un impegno costante ormai da anni, che si traduce in azioni concrete finalizzate a ridurre l' impatto della supply chain sull' ambiente e sul clima. Siamo orgogliosi di partecipare con Fondazione Ecoalf a questo progetto di riciclo completo della plastica che va a servizio della comunità in cui operiamo". Grazie alla cooperativa pescatori di Civitavecchia e alla collaborazione con gli altri partners, la plastica in mare verrà non solo recuperata, contribuendo alla bonifica dell' ambiente, ma verrà anche convertita in filato per la produzione di abbigliamento, chiudendo così il circuito. "Per noi di Conad - conclude Baldi - questo significa essere impresa per e nella comunità, significa restituire ai cittadini la fiducia che quotidianamente ci confermano, portando valore al territorio. L' obiettivo è che questa iniziativa faccia da 'pilota' per altre nostre regioni in cui abbiamo la partnership dei pescatori, attraverso i progetti del pescato fresco in tavola". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

The screenshot shows the Adnkronos website interface. The main article is titled "Civitavecchia, così i pescatori ripuliranno il mare" and is dated 13/10/2020 14:25. The article text is partially visible, mentioning the project UTO and the collection of marine waste. The website layout includes a navigation bar, a search bar, and a sidebar with "Video" and "Scopri di più" sections.

Progetto "UTO - Upcycling the Oceans" salpa dal porto di Civitavecchia. Di Majo, sempre al servizio della sostenibilità

(FERPRESS) **Civitavecchia**, 13 OTT Sta per partire anche in Italia, e più precisamente nel **porto** di **Civitavecchia**, il progetto UTO Upcycling the Oceans voluto dalla Fondazione Ecoalf in collaborazione con Conad Nord Ovest e presentato questa mattina presso la sede dell'AdSP alla presenza dell'Assessore alle Politiche Abitative, Urbanistica, Ciclo dei Rifiuti e impianti di trattamento, smaltimento e recupero della Regione Lazio, Massimiliano Valeriani. Grazie alla collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Capitaneria di **Porto**, il Comune di **Civitavecchia**, la Cooperativa Marinai & Caratisti e con il sostegno logistico di Servizi Ecologici Portuali (Se.Port.), a partire da metà ottobre i rifiuti marini che da oltre un anno i pescherecci raccolgono tutti i giorni nelle loro reti durante la pesca a strascico, verranno utilizzati anche per altre iniziative particolarmente importanti per la tutela dell'ambiente. UTO è un progetto triennale che punta ad espandersi anche in altri porti italiani ma che inizia il suo percorso proprio dal **Porto** di Roma dichiara con soddisfazione il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo e di questa scelta non posso

che essere orgoglioso. Per questo ringrazio Javier Goyeneche, fondatore di ECOALF, che da oltre dieci anni ha scelto di mettere la sua professionalità e creatività al servizio della sostenibilità, a me così cara avendone fatto il leit motiv del mio mandato in qualità di Presidente di un **porto** importante quale è **Civitavecchia**. Ringrazio altresì Conad Nord Ovest per aver creduto ed investito concretamente in questo progetto a vantaggio dell'intera comunità e la nostra società di interesse generale Se.Port. sempre pronta a sostenere tali iniziative. Un grazie particolare va, infine, ai pescatori, i veri protagonisti, che con la raccolta dei rifiuti destinati poi al riciclo svolgono un ruolo fondamentale per la riqualificazione dell'ambiente marino. L'impatto derivante dai rifiuti marini presenti in mare determina, infatti, conseguenze devastanti per il nostro ecosistema spiega di Majo e gli effetti letali su piante ed animali sono davanti agli occhi di tutti. Per non parlare dell'impatto economico e di quello sociale: riduzione del turismo, danni alle imbarcazioni e alle attrezzature da pesca, riduzione del pescato e costi di pulizia nonché riduzione del valore estetico e dell'uso pubblico dell'ambiente. Sono certo che un progetto come quello che abbiamo sottoscritto e lanciato quest'oggi approderà anche negli altri porti della penisola e continuerà la sua navigazione anche nei porti europei e non solo. Il progetto UTO, infatti, ha avuto inizio in Spagna nel 2015 e poi è stato esportato in Thailandia e in Grecia. Si caratterizza non solo per la raccolta dei rifiuti marini da parte di pescherecci che ogni giorno escono in mare nel Mediterraneo ma soprattutto per la loro successiva trasformazione. Raccolto in appositi containers, dopo il triage, il PET recuperato verrà prima trasformato in polimero e, in seguito, in filato per poi creare capi e accessori 100% riciclati core business di Ecoalf da quando, nel 2009, il brand è stato fondato da Javier Goyeneche, imprenditore spagnolo leader nel campo della sostenibilità. In Spagna 3.000 pescatori in 46 porti hanno raccolto fino ad oggi oltre 500 tonnellate di rifiuti marini dal fondo del mare. L'intento è quello di sviluppare una rete mediterranea di soggetti che lavorino insieme nell'interesse della conservazione marina. Un eccezionale progetto di economia circolare, quindi, che consentirà di riqualificare gli ambienti marini ma anche di convertire la plastica recuperata in filato per la produzione di abbigliamento, chiudendo così il circuito.



Il Dubbio

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, così i pescatori ripuliranno il mare

16 pescherecci porteranno a terra tutti i giorni raccolti nelle reti durante la pesca a strascico Roma, 13 ott. - (Adnkronos) - A Civitavecchia, a partire da metà ottobre, 16 pescherecci porteranno a terra tutti i giorni i rifiuti marini che raccoglieranno nelle loro reti durante la pesca a strascico. E' il progetto Uto (Upcycling the Oceans) pronto a salpare anche in Italia dopo Spagna, Thailandia e Grecia. Ad annunciarlo, la Fondazione Ecoalf in collaborazione con Conad Nord Ovest è lieta di annunciare l' inizio del progetto UTO - Upcycling the Oceans, grazie alla collaborazione con la Cooperativa Marinai & Caratisti, il Comune di Civitavecchia, l' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Capitaneria di Porto e con il sostegno logistico di Servizi Ecologici Portuali. I rifiuti marini verranno raccolti in appositi container e, dopo il triage, il Pet recuperato verrà poi trasformato in polimero, in seguito in filato per poi creare capi e accessori 100% riciclati core business di Ecoalf da quando nel 2009 il brand è stato fondato da Javier Goyeneche. Uto è un progetto triennale che punta ad espandersi in altri porti italiani come è già avvenuto in Spagna, Grecia e Thailandia. In Spagna e Grecia al momento 3.000 pescatori in 46 porti hanno raccolto fino ad oggi oltre 500 tonnellate di rifiuti marini dal fondo del mare. "Sono molto felice che si possa finalmente iniziare Uto Italia - dichiara Javier Goyeneche, fondatore e presidente della Fondazione Ecoalf - l' Italia ha la seconda costa più lunga nel Mar Mediterraneo con un gran numero di attività di pesca attiva. Per la posizione estremamente accessibile al centro dell' arco mediterraneo, può fungere da punto di collegamento per altri Paesi. L' intento è quello di sviluppare una rete mediterranea di soggetti che lavorino insieme nell' interesse della conservazione marina". Con Uto, aggiunge Ugo Baldi, amministratore delegato Conad Nord Ovest, "portiamo anche in Italia un progetto di economia circolare davvero eccezionale. In Conad Nord Ovest combinare efficienza ed ecosostenibilità è una scelta, un impegno costante ormai da anni, che si traduce in azioni concrete finalizzate a ridurre l' impatto della supply chain sull' ambiente e sul clima. Siamo orgogliosi di partecipare con Fondazione Ecoalf a questo progetto di riciclo completo della plastica che va a servizio della comunità in cui operiamo". Grazie alla cooperativa pescatori di Civitavecchia e alla collaborazione con gli altri partners, la plastica in mare verrà non solo recuperata, contribuendo alla bonifica dell' ambiente, ma verrà anche convertita in filato per la produzione di abbigliamento, chiudendo così il circuito. "Per noi di Conad - conclude Baldi - questo significa essere impresa per e nella comunità, significa restituire ai cittadini la fiducia che quotidianamente ci confermano, portando valore al territorio. L' obiettivo è che questa iniziativa faccia da 'pilota' per altre nostre regioni in cui abbiamo la partnership dei pescatori, attraverso i progetti del pescato fresco in tavola".



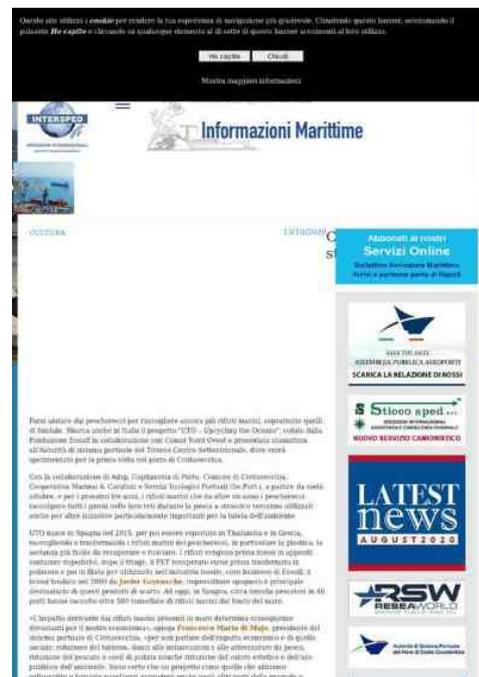
Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia ricicla i rifiuti della pesca a strascico

Per i prossimi tre anni le plastiche incastrate nelle reti verranno recuperate. È il progetto UTO-Upcycling the Ocean, spinto dall' imprenditore spagnolo del tessile, Javier Goyeneche

Farsi aiutare dai pescherecci per raccogliere ancora più rifiuti marini, soprattutto quelli di fondale. Sbarca anche in Italia il progetto "UTO - Upcycling the Oceans", voluto dalla Fondazione Ecoalf in collaborazione con Conad Nord Ovest e presentato stamattina all' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale, dove verrà sperimentato per la prima volta nel porto di Civitavecchia. Con la collaborazione di Adsp, Capitaneria di Porto, Comune di Civitavecchia, Cooperativa Marinai & Carattisti e Servizi Ecologici Portuali (Se.Port.), a partire da metà ottobre, e per i prossimi tre anni, i rifiuti marini che da oltre un anno i pescherecci raccolgono tutti i giorni nelle loro reti durante la pesca a strascico verranno utilizzati anche per altre iniziative particolarmente importanti per la tutela dell' ambiente. UTO nasce in Spagna nel 2015, per poi essere esportato in Thailandia e in Grecia, raccogliendo e trasformando i rifiuti marini dei pescherecci, in particolare la plastica, la sostanza più facile da recuperare e riciclare. I rifiuti vengono prima messi in appositi container dopodiché, dopo il triage, il PET recuperato viene prima trasformato in polimero e poi in filato per utilizzarlo nell' industria tessile, core business di Ecoalf, il brand fondato nel 2009 da Javier Goyeneche , imprenditore spagnolo e principale destinatario di questi prodotti di scarto. Ad oggi, in Spagna, circa tremila pescatori in 46 porti hanno raccolto oltre 500 tonnellate di rifiuti marini dal fondo del mare. «L' impatto derivante dai rifiuti marini presenti in mare determina conseguenze devastanti per il nostro ecosistema», spiega Francesco Maria di Majo , presidente del sistema portuale di Civitavecchia, «per non parlare dell' impatto economico e di quello sociale: riduzione del turismo, danni alle imbarcazioni e alle attrezzature da pesca, riduzione del pescato e costi di pulizia nonché riduzione del valore estetico e dell' uso pubblico dell' ambiente. Sono certo che un progetto come quello che abbiamo sottoscritto e lanciato quest' oggi approderà anche negli altri porti della penisola e continuerà la sua navigazione anche nei porti europei e non solo».



A Civitavecchia il progetto Uto: Upcycling the oceans

I rifiuti diventeranno capi e accessori grazie ai pescatori

Redazione

CIVITAVECCHIA Prende il via in Italia, nel porto di Civitavecchia, il progetto Uto, Upcycling the oceans della Fondazione Ecoalf in collaborazione con Conad Nord Ovest. Al progetto collaborerà l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, la Capitaneria di porto, il Comune di Civitavecchia, la Cooperativa Marinai & Caratisti e con il sostegno logistico di Servizi ecologici portuali (Se.Port.), permettendo già dalle prossime settimane di utilizzare i rifiuti marini che da oltre un anno i pescherecci raccolgono tutti i giorni nelle loro reti durante la pesca a strascico, anche per altre iniziative particolarmente importanti per la tutela dell'ambiente. Uto - spiega il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo è un progetto triennale che punta ad espandersi anche in altri porti italiani ma che inizia il suo percorso proprio dal porto di Roma e di questa scelta non posso che essere orgoglioso. Per questo -prosegue- ringrazio Javier Goyeneche, fondatore di Ecoalf, che da oltre dieci anni ha scelto di mettere la sua professionalità e creatività al servizio della sostenibilità, a me così cara avendone fatto il leit motiv del mio mandato. Ringrazio altresì Conad Nord Ovest per aver creduto ed investito concretamente in questo progetto a vantaggio dell'intera comunità e la nostra società di interesse generale Se.Port. sempre pronta a sostenere tali iniziative. Un grazie particolare va, infine, ai pescatori, i veri protagonisti, che con la raccolta dei rifiuti destinati poi al riciclo svolgono un ruolo fondamentale per la riqualificazione dell'ambiente marino. Il progetto Uto, ha avuto inizio in Spagna nel 2015 e poi è stato esportato in Thailandia e in Grecia. Si caratterizza non solo per la raccolta dei rifiuti marini da parte di pescherecci che ogni giorno escono in mare nel Mediterraneo ma soprattutto per la loro successiva trasformazione. Raccolto in appositi containers, dopo il triage, il Pet recuperato verrà prima trasformato in polimero e, in seguito, in filato per poi creare capi e accessori 100% riciclati core business di Ecoalf da quando, nel 2009, il brand è stato fondato. In Spagna 3.000 pescatori in 46 porti hanno raccolto fino ad oggi oltre 500 tonnellate di rifiuti marini dal fondo del mare. L'intento è quello di esportare il progetto di economia circolare e sviluppare così una rete mediterranea di soggetti che lavorino insieme nell'interesse della conservazione marina. L'impatto dei rifiuti marini determina, infatti, conseguenze devastanti per il nostro ecosistema -continua di Majo- e gli effetti letali su piante ed animali sono davanti agli occhi di tutti. Per non parlare dell'impatto economico e di quello sociale: riduzione del turismo, danni alle imbarcazioni e alle attrezzature da pesca, riduzione del pescato e costi di pulizia nonché riduzione del valore estetico e dell'uso pubblico dell'ambiente. Sono certo che un progetto come quello che abbiamo sottoscritto e lanciato quest'oggi approderà anche negli altri porti della penisola e continuerà la sua navigazione anche nei porti europei e non solo.



Shipping Italy

Napoli

Msc ha chiesto i danni al porto di Napoli per i mancati dragaggi al terminal Soteco

Il Gruppo Msc, tramite la società terminalistica Soteco, ha fatto causa innanzi al Tar della Campania contro l' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale chiedendo un risarcimento danni per la mancata esecuzione dei lavori di dragaggio per effetto dei quali è stata limitata l' operatività. Lo si apprende da una sentenza proprio del tribunale amministrativo regionale che in realtà rigetta il ricorso di Soteco rinviando la questione per difetto di giurisdizione al tribunale civile ordinario. Il giudice del Tar nella sua sentenza spiega infatti che 'la ricorrente (Soeco, ndr) ha chiesto il risarcimento dei danni per violazione degli obblighi contrattuali facenti capo all' amministrazione resistente; si tratta, quindi, di una pretesa di carattere meramente patrimoniale che non implica esercizio di poteri autoritativi e che non incide sul rapporto concessorio'. Er questa ragione il 'ricorso va, quindi, dichiarato inammissibile per difetto di giurisdizione del giudice amministrativo, spettando la controversia alla cognizione del giudice ordinario'. Riepilogando i termini della questione la stessa sentenza ricorda che Soteco, è 'concessionaria, in virtù di atto [...] sottoscritto in data 12.07.2011 con l'

Autorità Portuale di **Napoli**, ai sensi e per gli effetti dell' art. 18 della legge n. 84/1994, per la durata di anni trenta a far data dal 3.04.1997 - e, dunque, sino a tutto il 2.04.2027 - delle zone demaniali marittime, aventi la complessiva estensione di mq. 41.402,90, ubicate nel **Porto** di **Napoli**, Calata Pollena, allo scopo di adibire le medesime aree a terminal contenitori e merci varie tipo, movimentate, sul piano logistico, da navi denominate Ro-Ro e Lo-Lo'. Secondo la società del Gruppo Msc 'l' ente concedente è risultata inadempiente agli obblighi assunti contrattualmente non avendo mai eseguito i lavori di dragaggio dei fondali e impedendo, in tal modo, l' attracco, presso gli ormeggi nn. 56/57 in concessione a Soteco s.r.l., delle navi di grosse dimensioni e lo svolgimento dell' attività di logistica svolta dalla società ricorrente, in ragione dell' impossibilità di effettuare le operazioni di carico/scarico dei containers'. A causa di ciò Soteco sostiene di 'subito notevoli danni' e per questi motivi ha chiesto all' AdS 'il risarcimento di tutti i danni contrattuali, e in subordine extracontrattuali, patiti in conseguenza dell' inadempimento alla concessione sopra menzionata'. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale - **Napoli** si è costituita in giudizio, contestando, in via preliminare, il difetto di giurisdizione e nel merito ha chiesto la reiezione del ricorso. Il primo round è andato alla port authority guidata da Pietro Spirito visto che è stato ammesso il ricorso per difetto di giurisdizione sollevato.



Grimaldi: nuova tratta passeggeri Salerno-Cagliari

Frequenza trisettimanale, 1000 posti passeggeri e 200 auto,

Il Gruppo Grimaldi potenzia i collegamenti marittimi con la Sardegna: da ieri il servizio tra i porti di Salerno e Cagliari sarà esteso anche al trasporto di passeggeri, con l' introduzione della nave Venezia, traghetto di ultima generazione con una capacità di carico di 2.250 metri lineari, pari a circa 130 camion e di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito. È dotato di 96 cabine interne ed esterne, tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito, e di una sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffetteria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini. Il collegamento avrà frequenza trisettimanale, con partenze ogni lunedì, mercoledì e venerdì sera dal **porto** campano verso il capoluogo sardo e ritorno il martedì, giovedì e sabato da Cagliari. "La linea Salerno-Cagliari - commenta Emanuele Grimaldi, ad della compagnia partenopea - rappresenta un' importante novità nell' offerta del nostro gruppo: si tratta, infatti, del primo collegamento diretto che dedichiamo ai passeggeri che viaggiano tra la Campania e la Sardegna e che è partita ieri 12 ottobre dal **porto** di Salerno, in attesa dell' accoglimento dell' istanza per la linea dal **porto** di **Napoli** per Cagliari". (ANSA).



SÌ ALLA VARIANTE IL FUTURO DEL PORTO È GIÀ INIZIATO

Il presente parla dei pattugliatori della Capitaneria di porto, il futuro prossimo dei superyacht. Il potenziamento del porto di Bari procede a passi spediti. Un'altra tappa decisiva è stata completata al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha dato il via libera alla «variante localizzata» del Piano regolatore **portuale** per la riqualificazione del molo San Cataldo. È il punto di partenza del più ampio progetto varato, d'intesa con Capitaneria di porto e Comune, dall'**Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico meridionale. Una svolta per il turismo legato alla nautica da diporto. Il sì del Ministero, che ha già destinato 36 milioni di euro alle opere previste, permetterà di realizzare gli accosti per i tre grandi pattugliatori della Guardia costiera che arriveranno a Bari e le nuove sedi logistiche della Capitaneria, a partire dagli alloggi per ospitare gli equipaggi. Il piano, però, è ancora più ambizioso e l'area riqualificata potrebbe candidarsi pure a ospitare una scuola per gli allievi della Marina -Guardia costiera. Trarrà beneficio dai lavori anche la porzione «civile» della darsena di Ponente, dove dovrà sorgere il porto turistico. La nuova banchina del molo San Cataldo permetterà di richiamare imbarcazioni da diporto di lunghezza superiore ai 12 metri e yacht extra lusso di grandi dimensioni: oggi non avrebbero la possibilità di approdare anzitutto per ragioni di pescaggio. Poi per l'assenza di spazi e di tutta una serie di servizi richiesti per l'attracco di questa tipologia di natanti. Nel porto turistico, secondo le stime, potranno essere realizzati 261 posti barca. L'**Autorità portuale** presieduta da Ugo Patroni Griffi e la Cassa depositi e prestiti hanno siglato un accordo che faciliterà il reperimento di ulteriori fondi e gli investimenti dei privati. Per il porto di Bari, «Il futuro. Adesso» ha commentato sui social Patroni Griffi.



NOTA A SINDACATI E AUTORITÀ: «CONTRATTO DEPOTENZIATO»

Porto, la rabbia dei lavoratori della sicurezza

Di fatto svolgono attività molto delicate come vigilare gli accessi nel porto, eppure viene applicato loro il contratto meno garantito della vigilanza privata. E' quanto lamentano una cinquantina di lavoratori che hanno avviato una vertenza nei confronti dell' Associazione temporanea d' imprese se dicono solo «formalmente» datrice di lavoro, nonché dell' Autorità portuale e degli altri enti coinvolti. Si tratta di operai che sino al 22 ottobre 2019 erano dipendenti della Porti Levante Security, società partecipata al 100% dall' Autorità portuale, inizialmente inquadrati nel 6° livello del contratto collettivo nazionale Porti e mansioni di guardiani con compiti, appunto, di sorveglianza agli accessi. Tutto cambia il 14 maggio 2014, quando l' azienda e i sindacati virano su un altro contratto, meno conveniente, quello dei trasporti, con il riconoscimento del 5° livello. Nel dicembre 2018, l' Autorità portuale cede le quote della Porti Levante Security: le attività di «maritime security» e «dei servizi fiduciari nei porti dell' autorità di sistema portuale del mare adriatico meridionale» vengono esternalizzate in capo all' associazione temporanea di imprese formata da Securpol Puglia, Sicuritalia e Sgs. I lavoratori trasmigrano da Porti Levante nell' Ati continuando ad occuparsi delle delicate attività di controllo e monitoraggio delle banchine; controllo dei mezzi, passeggeri, container e bagagli; verifica dell' eventuale presenza di esplosivi; accesso nel porto; trattamento dei dati sensibili e riservati dei piani di sicurezza. Tutte mansioni, sostengono i lavoratori, assistiti dagli avvocati Erica Lucarelli, Pietro Campanelli e Graziamaria Schiraldi, che rientrano nel contratto collettivo nazionale dei Porti, in particolare dal quarto livello e non in quello, meno conveniente per loro, della vigilanza privata, di livello inferiore. Di qui la messa in mora nei confronti dell' Ati, dell' Autorità portuale e di tutti gli altri enti e sindacati coinvolti, anche in ragione del fatto che, questa è sempre la loro tesi, i lavoratori sono sottoposti al potere disciplinare e direttivo non della società costituita in Ati che eroga lo stipendio e che risulta dalla busta paga, bensì dalla stessa Autorità portuale per il tramite dell' agente alla security del porto, una sorta di interfaccia tra il porto stesso e l' autorità omologa indicata da Capitaneria di porto e forze dell' ordine. E' proprio dall' agente alla security che ricevono turni, direttive e disposizioni, dicono i lavoratori. Se sbagliano, a comminare loro le relative sanzioni ci pensa la Capitaneria di porto. Ed è per questo che puntano il dito contro quella che definiscono «l' evidente (ed illegittima) interposizione illecita di manodopera» in ragione del fatto che la loro attività viene «giornalmente coordinata e gestita non dai rispettivi datori di lavoro formali», ma di fatto dalla stessa Autorità portuale «in uno con i responsabili della Capitaneria di Porto», si legge nell' atto di messa in mora anche nei confronti dei sindacati e finalizzata a chiedere il riconoscimento economico di quanto non percepito in ragione dell' applicazione del contratto meno conveniente rispetto alle mansioni effettivamente svolte, nonché l' apertura di un tavolo sindacale per il riconoscimento del contratto collettivo dei Porti. I lavoratori, comunque, fanno sapere che sperano di poter contare sull' interessamento della Regione Puglia, così come avvenuto recentemente per i lavoratori della Sanitaservice. [g. l.]



Brindisi, caso LNG Edison Amati (Pd): «Chiudiamo la fabbrica dell' inconcludenza»

«Chi è contrario al deposito costiero di GLN lo dica. Non c' è nulla di male nell' avere un' opinione contraria nell' uso di fonti energetiche pulite. L' uni ca cosa che non va bene per **Brindisi** è tenere ancora aperta la fabbrica dell' inconcludenza, sfornando comunicati polemici sulle persone piuttosto che sulle idee, sui tempi brevi per una decisione o su siti alternativi senza indicare quali»: questa la posizione del consigliere regionale Fabiano Amati, con riferimento al programma di costruzione di un deposito costiero di gas naturale liquefatto, proposto da Edison e localizzato nel **porto di Brindisi**. «Sono giorni che si gira attorno alla questione. Edison ha proposto un programma di costruzione di un deposito costiero di gas e tutti ci siamo detti d' accordo sull' utilità dell' iniziativa. All' unanimità. Poiché credo che il livello dell' in concludenza non abbia raggiunto uno stato di grave cronicità, ho motivo di ritenere che nelle prossime settimane chi ha obiettato sulla localizzazione avanzerà una proposta localizzativa alternativa, così da poter passare in fretta ad altri programmi importanti in attesa di decisione», conclude Amati.



SVILUPPO DEL PORTO IL CONSIGLIERE REGIONALE FABIANO AMATI: «NO ALLA FABBRICA DELL' INCONCLUDENZA »

«Progetto Edison, basta con inutili polemiche e si proponga l' alternativa sulla localizzazione»

«Chi è contrario al deposito costiero di gas lo dica. Non c' è nulla di male nell' avere un' opinione contraria nell' uso di fonti energetiche pulite. L' unica cosa che non va bene per Brindisi è tenere ancora aperta la fabbrica dell' inconcludenza, sfornando comunicati polemici sulle persone piuttosto che sulle idee, sui tempi brevi per una decisione o su siti alternativi senza indicare quali». Ad intervenire nel dibattito avente ad oggetto il progetto proposto dalla "Edison spa" e localizzato nel porto è il consigliere regionale Fabiano Amati: «Sono giorni - prosegue - che si gira attorno alla questione e mi viene il dubbio che le parole servano solo per farsi vedere o per produrre spostamenti senza movimenti. Edison ha proposto un programma di costruzione di un deposito costiero di gas e tutti ci siamo detti d' accordo sull' utilità dell' iniziativa. All' unanimità. Resta in piedi un' unica questione, quella relativa al sito di localizzazione dell' opera, che secondo alcuni politici e operatori portuali andrebbe variata. In una città non male la richiesta di variazione del sito è da prendere in seria considerazione alla condizione che si avanzi un' alternativa plausibile, possibilmente unica e non a ventaglio, e che lo si faccia in tempi brevi, perché per ogni cosa il tempo è un bene prezioso che nessun uomo può permettersi di sprecare nella vita in generale, nella politica e nell' impresa in particolare. Cosa c' è di strano in questa richiesta? Che senso ha contestare la richiesta di tempi brevi nell' offrire un' alternativa? Tergiversare, rinviare, nicchiare o menare il can per l' aia - afferma ancora il consigliere Amati - non sono procedure amministrative previste da qualche legge dello Stato, ma diversivi politici per sabotare le iniziative senza però darlo a vedere. E poiché credo che il livello dell' inconcludenza non abbia raggiunto uno stato di grave cronicità, ho motivo di ritenere che nelle prossime settimane chi ha obiettato sulla localizzazione avvanzerà una proposta localizzativa alternativa, così da poter passare in fretta - conclude - ad altri programmi importanti in attesa di decisione».



Deposito costiero di Ing Edison «Basta con questa inconcludenza»

«Meno polemiche e avanti con la proposta alternativa, se c'è. Chiudiamo la fabbrica dell' inconcludenza». Questo è l' invito del consigliere regionale Fabiano Amati dopo che il suo ultimatum per l' individuazione di una localizzazione alternativa per il deposito costiero small scale di gas naturale che Edison progetta di realizzare a Costa Morena Est aveva acceso il dibattito in città. Operatori portuali, consorzio Asi e amministrazione comunale, infatti, ritengono che quella localizzazione possa interferire con gli attuali traffici del porto. Per Amati, tuttavia, si tratta solo di un modo per rimandare ad libitum e dunque far cadere nel vuoto la proposta. «Chi è contrario al deposito costiero di gnl - incalza infatti il consigliere regionale del Partito Democratico - lo dica. Non c' è nulla di male nell' avere un' opinione contraria nell' uso di fonti energetiche pulite. L' unica cosa che non va bene per Brindisi è tenere ancora aperta la fabbrica dell' inconcludenza, sfornando comunicati polemici sulle persone piuttosto che sulle idee, sui tempi brevi per una decisione o su siti alternativi senza indicare quali». Sulla questione era intervenuto, tra gli altri, anche il suo collega consigliere regionale, sempre in quota Pd, Maurizio Bruno che ha chiesto di evitare «inutili strumentalizzazioni e divisioni» annunciando di voler contattare il sindaco Riccardo Rossi, il presidente dell' Asi Mimmo Bianco, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi e gli operatori. «Sono giorni - torna a ribadire Amati - che si gira attorno alla questione e mi viene il dubbio che le parole servano solo per farsi vedere o per produrre spostamenti senza movimenti. Edison ha proposto un programma di costruzione di un deposito costiero di gas e tutti ci siamo detti d' accordo sull' utilità dell' iniziativa. All' unanimità. Resta in piedi un' unica questione relativa al sito di localizzazione dell' opera, che secondo alcuni politici e operatori portuali andrebbe variata». Questo, tuttavia, torna a sostenere Amati, va fatto in tempi brevi. «In una città normale - sostiene infatti - la richiesta di variazione del sito è da prendere in seria considerazione alla condizione che si avanzi un' alternativa plausibile, possibilmente unica e non a ventaglio, e che lo si faccia in tempi brevi, perché per ogni cosa il tempo è un bene prezioso che nessun uomo può permettersi di sprecare nella vita in generale, nella politica e nell' impresa in particolare». Dunque, si chiede il consigliere regionale democratico, «cosa c' è di strano in questa richiesta? Che senso ha contestare la richiesta di tempi brevi nell' offrire un' alternativa? Tergiversare, rinviare, nicchiare o menare il can per l' aia, non sono procedure amministrative previste da qualche legge dello Stato ma diversivi politici per sabotare le iniziative senza però darlo a vedere. E poiché credo che il livello dell' inconcludenza non abbia raggiunto uno stato di grave cronicità, ho motivo di ritenere che nelle prossime settimane chi ha obiettato sulla localizzazione avanzerà una proposta localizzativa alternativa, così da poter passare in fretta ad altri programmi importanti in attesa di decisione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Brindisi

Progetto Edison a Brindisi

Brindisi- Edison (su invito del Sindaco e del presidente AdSP MAM, prof. Ugo Patroni Griffi) ha presentato, la scorsa settimana, presso l' Autorità di Sistema Portuale di Brindisi il progetto per la realizzazione di un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto). Progetto Si tratta di un investimento che, in caso di realizzazione, contribuirà a decarbonizzare i trasporti marittimi e pesanti su gomma, grazie all' uso di un combustibile che abbatta le emissioni rispetto a quelli tradizionali. Al tempo stesso produrrebbe ricadute positive sul territorio facendolo diventare un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali 'green' creando un' opportunità per lo sviluppo dei settori turistici, industriali e commerciali. Tutte le istituzioni locali, operatori portuali (Ops ed altri) e agenti Raccomar hanno registrato la convergente volontà di realizzare il deposito di Gnl a Brindisi, puntando a rendere disponibile nel Centro-Sud Italia un combustibile sostenibile dal punto di vista ambientale e competitivo. Il progetto, per un investimento di circa 100 milioni di euro, avrebbe inoltre produrrebbe opportunità di sviluppo e occupazionali sia durante le fasi di costruzione sia in quelle operative. Inoltre,

l' incremento del volume dei servizi portuali per il traffico generato sia dal deposito, che dall' indotto dovuto alla disponibilità del GNL, avrebbe una ricaduta positiva anche per i cantieri navali presenti nell' area, soprattutto per il **Porto**. IMO e le norme Ue Il GNL (Gas Naturale Liquefatto) è un gas naturale a basso impatto ambientale in quanto azzerare le emissioni di particolato e di ossidi di zolfo e riduce notevolmente le emissioni di ossidi di azoto e di CO2. Per queste caratteristiche il GNL, in linea con la direttiva europea DAFI e con i regolamenti internazionali IMO, permetterà di rispettare gli obiettivi ambientali fissati per i prossimi anni dalla normativa a livello internazionale e nazionale sia per il settore del trasporto marittimo sia per il trasporto pesante. In caso di realizzazione dell' impianto, si stima nell' area di Brindisi una riduzione delle emissioni di ossido di azoto del 60% circa per quanto concerne il trasporto stradale (autocarri e veicoli industriali) e del 90% per quello marittimo, un taglio tra il 20% e il 25% di anidride carbonica oltre all' annullamento di particolato e ossidi di zolfo. Sito del deposito Il deposito permetterebbe di rendere disponibile il GNL per il trasporto terrestre nel Centro-Sud Italia a prezzi più competitivi (oggi arriva via autobotte dalla Francia) così come avvenuto nel nord Italia, potendo innescare investimenti per la realizzazione di stazioni di servizio, oggi ancora limitate nel Sud (una sola in Puglia). La disponibilità di un' infrastruttura, quella di Brindisi (Costa Morena), una delle prime in Italia e nel Mediterraneo, di approvvigionamento di GNL nell' Adriatico Meridionale costituirà, in caso di realizzazione, un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali più puliti che transitano nel Mediterraneo (crociere, traghetti e merci), incentivando i settori turistici e commerciali. In Italia Attualmente Edison è impegnata a realizzare la prima catena logistica integrata di GNL small scale per la decarbonizzazione dei trasporti. La prima tappa di questo percorso è la costruzione con il Gruppo PIR del primo deposito costiero di GNL nel **Porto di Ravenna**, che sarà operativo già nel 2021. A questo si aggiunge il progetto di deposito a Napoli, in partnership con Q8, quello autorizzato a Oristano, nonché il sistema di navi metaniere di piccola taglia che sarà necessario per rifornirli. Costa Morena del **Porto** di Brindisi è candidata ad entrare a fare parte di questo sistema. In Italia alla fine del 2019 i camion alimentati a GNL erano il doppio di quanti ne circolavano a fine 2018. Un trend di crescita che si confronta con la contrazione del 10% circa delle immatricolazioni dei mezzi alimentati a diesel. A fine 2019, la flotta circolante di mezzi stradali a GNL in Italia era costituita da circa 2.500 mezzi





Il Nautilus

Brindisi

volta l'immatricolazione di 11 bus a GNL. Sono 76 i punti vendita di GNL in Italia, di cui uno solo in Puglia. In ambito marittimo, sulla base dell'attuale trend globale degli ordinativi navali, Wärtsilä prevede che entro il 2025 l'80% delle navi al mondo utilizzerà come carburante il GNL. Edison è l'unico importatore di GNL di lungo termine in Italia e gestisce un portafoglio GNL ampio e diversificato che la rende un operatore affidabile in grado di garantire continuità al fabbisogno di GNL ed è l'unico operatore ad aver avviato in Italia lo sviluppo di un sistema di approvvigionamento integrato per la mobilità sostenibile. Osservazioni Tutti concordano nella fattibilità del progetto, ma con riserve sulla scelta del sito di Costa Morena; si pongono, ancora una volta a Brindisi, una serie di questioni, di vincoli, di criticità che non risolvono il problema del sito, come anni addietro per il rigassificatore o come accadde per la Grimaldi navigazione. Nessun investitore industriale pubblico o imprenditore privato, con un progetto valido, andrebbe ad insediarsi su un sito non infrastrutturato di servizi; sceglierebbe altri porti, sceglierebbe altre città. Salvatore Carruezzo

© Riproduzione riservata.

Zona doganale: via libera entro la metà di gennaio

Nessuna contrapposizione con Taranto «Ci accontentiamo di quello che abbiamo» L'ingegner Formosi, del comitato d'indirizzo della Zes, al lavoro col presidente Patroni Griffi

Oronzo MARTUCCI C'è un legittimo e condivisibile impegno del governo centrale e della Regione Puglia per superare la monocultura dell'acciaio e verificare, attraverso strumenti certi, se è possibile realizzare nell'area di Taranto un nuovo modello di sviluppo attraverso il quale rendere meno invasiva la presenza dell'ex Ilva e lavorare su rigenerazione urbana del capoluogo jonico, portualità, logistica, turismo, servizi avanzati. Ma a fronte di questo impegno straordinario per Taranto, appare poco legittimo e ancor meno condivisibile lo scarso interesse e le scarsissime risorse destinati all'area di Brindisi, che da mezzo secolo ospita centrali a carbone più che invasive e produzioni petrolchimiche che hanno mostrato nel corso degli anni di avere un impatto ambientale e sanitario negativo sul territorio. L'impatto ambientale e sanitario negativo coinvolge anche la parte Nord della provincia di Lecce. Parlare di Taranto, come fa il presidente Michele Emiliano, di figlia prediletta, al pari del premier Giuseppe Conte, fa emergere ancora una volta una assenza di visione strategica per il Sud della Puglia, perché le difficoltà di Brindisi e Lecce non sono meno evidenti di quelle di Taranto, senza però che per superare le stesse ci sia allo stato alcun impegno, alcun atto ufficiale, per un Contratto istituzionale di sviluppo con relative risorse. Di più: Taranto, Brindisi e Lecce hanno confini molto labili, storicamente poco definiti, posto che le Province di Taranto e Brindisi hanno meno di un secolo di vita; le attività economiche, le occasioni di sviluppo, le infrastrutture di mobilità, devono essere viste in un'ottica comune. È il caso di ricordare, per esempio, che l'area di sviluppo industriale di Francavilla Fontana è stata recintata all'interno della Zona economica speciale interregionale jonica (Puglia-Basilicata) e non nella Zes interregionale Puglia-Molise nella quale sono state recintate tutte le aree della provincia di Brindisi, in collegamento funzionale con il porto di Brindisi. In questo momento emerge chiaramente lo sforzo delle amministrazioni locali adriatiche e dell'**Autorità di sistema portuale** di riferimento di superare il tempo perduto nell'attuazione della Zona economica speciale Puglia-Molise e nella fase di definizione della Zona franca doganale interclusa del porto di Brindisi, la prima della Zes dell'Adriatico meridionale. Il coordinamento delle attività di delimitazione della zona franca doganale di Brindisi è stato affidato dal presidente dell'Authority, Ugo Patroni Griffi, all'ingegnere Annalisa Formosi, presidente dell'Ordine provinciale degli ingegneri di Brindisi e componente del Comitato di indirizzo della Zes in rappresentanza del ministero delle infrastrutture. C'è l'impegno del presidente Patroni Griffi e dell'ingegnere Formosi a ottenere dall'Agenzia delle dogane la determina di istituzione da parte del direttore generale della Zona franca doganale interclusa entro la metà del mese di gennaio 2021. «Stiamo lavorando in assoluta sinergia con il Comune di Brindisi, il consorzio dell'Area di sviluppo industriale e l'Agenzia delle dogane per raccogliere le candidature delle aree che saranno delimitate come Zona franca doganale», spiega l'ingegnere Formosi. «E le aree che si sta decidendo di candidare nella Zona franca doganale nella seduta del comitato di indirizzo del 16 novembre sono frutto di indicazioni condivise, che non appartengono a un ente o a un altro», aggiunge. Brindisi ha a disposizione circa 40 ettari da recintare come Zona franca doganale, mentre Taranto ha già ottenuto la determina dall'



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

aprile 2020 di perimetrazione della sua Zona franca doganale che si estende per 162 ettari. Senza voler creare contrapposizione tra Taranto e Brindisi anche per le Zone doganali intercluse, è chiaro che sono un ulteriore vantaggio per l' area jonica perché: garantiscono agli investitori l' esenzione dai dazi di ogni genere e dall' Iva per l' introduzione e la lavorazione di merci destinate al mercato extra europeo; l' ampiezza dell' area jonica è 4 volte quella di Brindisi e ha già zone già recintate con decreto delle Dogane. Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale, che è presidente del Comitato di indirizzo della Zes collegata, e l' ingegnere Formosi sono particolarmente attenti nel cercare di accorciare i tempi per ottenere il decreto di istituzione. E si sta già lavorando anche sul regolamento di funzionamento della Zona franca, avendo anche come riferimento proprio quello di Taranto. I 40 ettari che saranno recitati a Brindisi sono localizzati in massima parte nell' area **portuale** di Capobianco e sono aree doganali. Ci sono poi aree collegate di proprietà del Comune di Brindisi e altre che rientrano sotto la giurisdizione del consorzio dell' Area di sviluppo industriale. Le aree portuali demaniali garantiscono una maggiore efficienza e minori costi di gestione, perché le aree portuali doganali interne sono già in un' area controllata. Per quelle esterne, collocate nelle aree retroportuali, sono necessari maggiori controlli e la creazione di corridoi doganali. Con maggiori costi. A Taranto i 162 ettari della Zfd sono collocati nell' area **portuale** doganale. «Noi lavoriamo - spiega l' ingegnere Formosi - con ciò che abbiamo. La maggiore estensione del Zona di Taranto e il fatto che si tratti solo di aree doganali sono problemi che non ci riguardano. Lavoriamo per rendere operativa e attrattiva la nostra Zona franca, avendo tra l' altro a disposizione strumenti come l' impianto di video sorveglianza esistente nel porto di Bari che sarà esteso anche a Brindisi e che permetterà un controllo in tempo reale di tutte le operazioni che si svolgeranno sia nelle aree portuali che in quelle retroportuali». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ORA TARANTO SIA L' HUB MEDITERRANEO

di ON. GIANLUCA ROSPI PRESIDENTE DI POPOLO PROTAGONISTA Un primo segnale incoraggiante. Gli accordi sottoscritti dal premier Conte inducono all' ottimismo, tuttavia si potrà dare un giudizio positivo all' azione di Governo per il rilancio di Taranto solo se agli annunci seguiranno azioni rapide e concrete per avviare quella diversificazione economica attesa da tempo. La visione da preferire è quella di una città non più dell' acciaio ma della logistica, con tutte le positive conseguenze in termini di salute e qualità della vita per i cittadini. L' ex-Ilva va trasformata in un' acciaieria green in grado di essere profittevole producendo la metà dei volumi attuali, dirottando l' occupazione eccedente su un grande progetto volto a rilanciare il porto di Taranto e il suo indotto. Sì, un grande e ambizioso progetto: Taranto deve conquistare un ruolo strategico al centro dello scacchiere portuale e logistico tra Oriente e Occidente, diventando il più importante hub delle merci nel Mediterraneo, così come lo è Rotterdam nel Mare del Nord, con circa 470 milioni di tonnellate movimentate ogni anno.



ROSPI

Taranto diventi hub del Mar Mediterraneo

CONTINUA DALLA I Vero è che oggi i porti italiani intercettano una minima percentuale di merci che attraversa ogni anno il Canale di Suez e ammontano solo a 490 milioni le tonnellate che, annualmente arrivano complessivamente nei porti italiani da ogni parte del mondo, con Genova e Gioia Tauro a farla da padrona, seppure solo al 73° e 80° posto tra i maggiori scali al mondo per traffico container. E che, per rilanciare la portualità italiana occorrerà lavorare con maggiore concretezza sulle Autostrade del Mare (dalle quali, al momento, il porto di Taranto è escluso) e sull'efficienza dei servizi logistici, di sdoganamento e di trasporto. Ed è vero, purtroppo, che secondo porto d'Italia nel 2006 per merci movimentate all'anno (con quasi 50 milioni di tonnellate), nel 2019 il porto di Taranto è rotolato, complice la crisi del siderurgico e del terminal container (quest'ultima finalmente risolta), all'undicesimo posto con poco più di 18 milioni (fonte [Assoporti.it](#)). Tuttavia, Taranto ha oggi le potenzialità per diventare la piattaforma logistica del Mediterraneo, centrale nel transito delle merci in arrivo dalle rotte nordafricane e indo-asiatiche: basti pensare che, se facessero scalo a Taranto anziché a Rotterdam, le merci in arrivo da quelle rotte giungerebbero in Europa con ben cinque giorni di anticipo, un risparmio di tempo benefico soprattutto per le derrate alimentari. Peraltro, la concessione di una grande area portuale ai cinesi di Ferretti Group per alcune attività produttive potrebbe essere il viatico per un disegno di più ampio respiro; Taranto ha, infatti, una posizione strategica in vista dello sviluppo dei traffici commerciali che attraversano Suez da e per i paesi dell'estremo Oriente, tra i quali l'India rappresenta quello più promettente per numeri assoluti e tassi di crescita. Adesso più che mai il Governo deve essere celere nel varare le misure volte a sviluppare l'indotto nel retroporto, facendo in modo che la Zona Economica Speciale jonica possa davvero attrarre imprese e investimenti. Solo utopia? No. Se la politica farà la politica, il territorio tarantino saprà come accompagnarla.



DOCUMENTO DEI SINDACATI

«Ancora esclusi dal tavolo istituzionale»

«Nell' esprimere il proprio apprezzamento per le importanti opere in corso di realizzazione (avvio dei lavori per la costruzione del nuovo ospedale San Cataldo, inaugurazione della sede e del nuovo corso di laurea decentrato di Medicina, sottoscrizione del Protocollo per il trasferimento della banchina Torpediniere all' Autorità di Sistema Portuale)», i sindacati Cgil, Cisl e Uil di Taranto, nell' incontro in Prefettura col premier Giuseppe Conte, «hanno stigmatizzato lo stato delle relazioni sindacali, qualificandolo come deficitario». Lo dicono i sindacati in un documento. Il riferimento è al confronto sul Contratto di sviluppo per Taranto che è lo strumento usato dal Governo per il rilancio dell' area. Nel confronto con Conte, presente anche il ministro Stefano Patuanelli, il sottosegretario alla presidenza, Mario Turco, e l' amministratore delegato di Invitalia, Domenico Arcuri, i sindacati, si legge nel documento, «hanno auspicato la necessità di un ripristino dei livelli relazionali istituzionali che, nel corso dell' ultimo biennio, hanno seguito una dinamica caratterizzata dalla discontinuità e dalla frammentarietà. L' evidenza - sostengono - ha riguardato i lavori del Tavolo Interistituzionale Permanente (TIP) per l' area di crisi complessa di Taranto che, sin dalla sua ri modulazione, avvenuta con il Dpcm del 2 marzo 2020, non ha mai visto convocate le parti sociali». Per le confederazioni, «l' assenza di collegialità non ha consentito di sviluppare alcuna delle proposizioni che afferiscono soprattutto al tema del lavoro ed alle modalità con cui lo stesso si può determinare introducendo elementi di protezione territoriale (clausola sociale), peraltro, già oggetto di un accordo dedicato con Confindustria e Ance in applicazione dell' art.9 del Contratto Istituzionale di Sviluppo». Analoga preoccupazione Cgil, Cisl e Uil «hanno espresso con riguardo agli interventi di bonifica che continuano ad essere limitati a pochi ambiti, condizionando il processo di riconversione industriale dell' intero territorio» e «a causa del limitato assorbimento dei lavoratori portuali ex Tct dal bacino di crisi occupazionale», è stata prospettata al premier «l' esigenza di prorogare la durata dell' Agenzia Portuale (Taranto Port Workers Agency), la cui vigenza è fissata al 30 giugno prossimo». Per ArcelorMittal, i sindacati «hanno fatto esplicita richiesta» a Conte «di imporre un' accelerazione della trattativa, con la relativa partecipazione da subito delle stesse rappresentanze sindacali». I sindacati, prosegue il documento, «hanno anche espresso forti riserve sulla gestione della fabbrica che continua a presentare un deficit rilevante in materia di sicurezza a causa dei limitati interventi di manutenzione e dell' ulteriore differimento dell' attuazione del piano ambientale. Hanno rilevato, inoltre, come l' attuale fase transitoria non possa essere gestita con un ricorso diffuso agli ammortizzatori sociali, invocando misure integrative a sostegno per la tutela del salario. Criticità, queste, - concludono i sindacati - che riguardano sia i lavoratori diretti che gli indiretti di ArcelorMittal, analogamente a quelli posti in Amministrazione Straordinaria».



L'accoglienza per i marittimi Sul molo si celebra la Stella Maris

Francesca RANA In situazioni normali, mediamente transitano 50.000 marittimi all' anno al porto mercantile, e la Stella Maris di Taranto li accoglie ed assiste nelle loro minime necessità, nel Comitato Territoriale di Welfare, istituito nel 2005, con Capitaneria di Porto, Raccomar, Comune e Provincia. Ieri mattina, in una piccola cerimonia, ha celebrato il Centenario di tutte le stelle maris nel mondo al Molo San Cataldo e la presidente, Marisa Metrangolo, ha consegnato un numero limitato di 60 attestati di benemerenzza complessivi, a benefattori e volontari, con questa frase: La Stella Maris e l' Arcidiocesi di Taranto, a nome della gente del mare, ti ringraziano, perché anche tu hai contribuito a costruire questa storia bellissima di accoglienza e di fraternità ed invocano su di te la materna protezione di Maria SS. Stella del mare. Stella Maris di Taranto, nata 50 anni fa', è un insieme di almeno 20 persone, 10 sempre operative, impegnate, a turno, in assenza di emergenze sanitarie, a fare visite a bordo, celebrare messe in altre lingue, preghiere interreligiose, fornire medicine e indicazioni di ogni natura, oppure, in periodo di dolorose limitazioni anti sars cov 2, a trovare il modo di portare conforto grazie al marittimo di guardia, comunicare con i mercantili o altre navi, garantire mediazione linguistica e sorrisi ai migranti sbarcati e vittime di traffico di esseri umani e tratta. Recentemente, hanno fatto celebrare messe in banchina, riprese e trasmesse nelle cabine di Costa Favolosa, ormeggiata oltre un mese al porto per la quarantena. A loro, è andata la benedizione di monsignor Filippo Santoro, relativamente al lavoro fatto sinora ed al futuro: «Questi 100 anni sono stati fecondi. La vostra è un' attività di promozione umana straordinaria. Possa andare avanti. Nelle nostra diocesi, sarà incentivata. La Stella Maris è arte ed incontro tra culture e persone. Mi sta a cuore perché favorisce rapporti umani, incontri e non scontri. Il distanziamento deve essere fisico, mai sociale. Ringrazio don Massimo Caramia. Instancabile, sulle navi celebrava messe in francese ed inglese e si prodigava molto». I volontari svolgono a volte un compito silenzioso e vitale, perché ricevono missive anonime, su mancati pagamenti, acqua sporca o altre violazioni di diritti lavorativi ed umani. E, se succede, immediatamente la Stella Maris segnala all' Itf, Federazione internazionale lavoratori trasporti, di Londra, e in breve tempo, o al porto mercantile di Taranto o allo scalo successivo, interviene la Guardia Costiera: «Il loro, è un mondo sconosciuto, silenzioso. Mio padre - racconta il capitano di vascello Diego Tomat, comandante della Capitaneria di Porto - comandava navi mercantili. All' epoca, i porti erano più aperti, oggi il marittimo è più chiuso, lontano. Le soste tecniche e commerciali sono brevissime e ci sono più misure di sicurezza. I marittimi sono invisibili. La gente non ha percezione di chi gira il mondo e garantisce a tutti noi di disporre di qualsiasi articolo. I servizi minimi sono necessari e l' apostolato del mare fa sentire il calore umano. Saremo vicini, io particolarmente, a qualsiasi iniziativa». L' assessore comunale all' Ambiente, Legalità e Qualità della Vita, Annalisa Adamo, ha espresso il suo apprezzamento e l' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Jonio ha preannunciato di aver presentato, insieme alla Stella Maris di Taranto, un progetto sul potenziamento di servizi di accoglienza ed integrazione, cardine di una nuova concezione di porto aperto alla città: «Lo abbiamo presentato alla Stella Maris nazionale a Genova e, se lo approveranno - risponde il presidente, Sergio Prete - daremo un finanziamento ulteriore una tantum, rispetto alla quota annuale sul funzionamento



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

di Stella Maris. Potremmo offrire servizi di trasporto, consentire di raggiungere la città, svagarsi, aumentare la presenza numerica nella Stella Maris e creare una varietà di servizi, una biblioteca, un punto internet. Queste attività dovrebbero consentire ai marittimi di sentirsi, in minima parte, a casa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il porto di Taranto alla fiera Seatrade Cruise Virtual

Si è conclusa la scorsa settimana la manifestazione internazionale Seatrade Cruise Virtual (5-8 ottobre 2020), evento che si è svolto integralmente in modalità digitale. L' ADSPMI ha partecipato quale exhibitor alla grande piattaforma che 'riunisce a distanza' i player internazionali dell' industria crocieristica a livello globale. Grazie a dibattiti e occasioni di networking , il settore del traffico passeggeri trova un nuovo slancio dopo lo stop forzato dovuto all' emergenza sanitaria mondiale. L' Ente ha presentato il porto e la destinazione Taranto nel proprio spazio virtuale personalizzato, brandizzato e arricchito da materiale informativo e grafico relativo alle infrastrutture portuali e all' offerta turistica. In particolare, nell' ambito dei progetti di sviluppo delle infrastrutture e servizi del porto, è stata focalizzata l' attenzione Centro Servizi Falanto , edificio polivalente che costituirà un polo di attrazione sia per i cittadini che per i visitatori, dove troveranno spazio le strutture del terminal passeggeri e le attività di meet-and-greet e che rientra nel più ampio piano di riqualificazione del waterfront portuale e reintegrazione con la città, tra le priorità dell' Autorità di Sistema . La presenza dell' Ente nell' ambito dell' evento virtuale è stata fondamentale sia per consolidare i rapporti di fiducia e collaborazione , già esistenti con diverse compagnie crocieristiche, che per intercettare l' interesse di nuovi operatori . Si sono svolti, online, incontri B2B con compagnie di navigazione anche del segmento luxury , interessate a destinazioni alternative nel Mediterraneo e al tempo stesso ricche di potenziale inesplorato. "Il porto di Taranto si pone come porta di accesso al territorio ionico e alle sue eccellenze, anche dal punto di vista dell' attrattività turistica " dichiara il Presidente Prete . "La cancellazione di tutti gli scali crocieristici programmati quest' anno - a causa dell' emergenza sanitaria - non ha fermato i nostri progetti . Abbiamo continuato a lavorare per costruire il futuro della città-porto di Taranto, stringendo un accordo di collaborazioni istituzionale con il Comune e predisponendo le linee di indirizzo per lo sviluppo del porto nel Piano Operativo Triennale 2020-2022 approvato a maggio. Con la nostra attività puntiamo a promuovere Taranto quale meta crocieristica d' eccellenza nel Mediterraneo. I nostri progetti si stanno concretizzando, come testimoniano le prenotazioni degli scali di navi da crociera per il prossimo anno, che a breve verranno annunciati". La partecipazione all' evento è stata gestita con il coordinamento di ENIT e **Assoporti** e l' immagine dei porti pugliesi è stata rafforzata grazie alla attività di promozione congiunta con l' agenzia regionale Puglia Promozione , che ha presentato l' offerta turistica pugliese nel proprio spazio virtuale dedicato. (leggi gli articoli sul porto di Taranto <https://www.corriereditaranto.it/?s=porto&submit=Go>)



Banchina di ponente, i lavori frenati dalla sentenza del Tar

Opera del Patto per lo Sviluppo da 16,5 milioni

Domenico LatinoGIOIA TAURO Subiranno inevitabilmente dei ritardi i lavori di completamento nel porto di Gioia Tauro della banchina di ponente, lato nord, aggiudicati di recente alla ditta Fincosit Srl: un' opera inserita nel Patto per lo Sviluppo della Regione Calabria, per un valore complessivo di 16,5 milioni di euro, grazie alla quale lo scalo renderà totalmente disponibile la banchina lungo l' intero canale e sarà predisposto per avviare nuove e diversificate attività. Ad incidere sull' apertura dei cantieri data per imminente la sentenza con cui, il 7 ottobre, il Tar di Reggio Calabria ha accolto il ricorso proposto dall' azienda nautica "Zen Yacht", difesa dall' avv. Antonio Saitta, contro il MIT e l' **Autorità portuale**, difesi dall' Avvocatura distrettuale dello Stato, per l' annullamento previa sospensione del decreto del commissario straordinario Authority, Andrea Agostinelli, il quale, nell' aprile scorso, aveva revocato la concessione ventennale di 290 mq circa sulla banchina di ponente, dove la Zen avrebbe dovuto realizzare una piccola darsena per l' alaggio e il varo di unità da diporto, proprio per completare il banchinamento che poi sarà utilizzato per ormeggiare il famoso bacino di carenaggio. Fissata per il 10 febbraio 2021 la discussione nel merito. A confermarlo è lo stesso commissario Agostinelli: «Ricorreremo al Consiglio di Stato, dove abbiamo già impugnato l' altra sentenza - ha commentato Agostinelli -. I lavori che stavano per cominciare? Certo che li rallenta! Per questo motivo, nel mio intervento in occasione del varo del rimorchiatore ho sottolineato che ci sono contenziosi lunghissimi che ci angustiano. Qui da una parte abbiamo un complesso produttivo che ha un operaio, anche se pure una sola unità merita tutela, che negli anni non ha fatto più niente, che subappalta lavori alla famosa cooperativa Modulus e una porzione di un suo manufatto a un cantiere di Catania e dall' altra c' è un' opera strategica della Regione; speriamo a fine anno di risolvere il problema e se non sarà a fine anno sarà quando sarà». Nei mesi scorsi, il Tar aveva accolto anche la sospensiva di un altro provvedimento di decadenza, revocandolo nel merito: quello della concessione demaniale di 32 mila mq su cui sorge il cantiere dell' azienda, adottato sempre dal commissario straordinario Agostinelli a seguito del tragico incidente in cui perse la vita il giovane Agostino Filandro. «Non vi è alcun accanimento nei confronti di Zen - ha rimarcato l' ammiraglio - nel caso specifico, è vero, si erano appellati alle vie bonarie ma volevano grandi spazi alternativi che non ci sono, non posso metterli nel terminal auto o container».



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Trasporti. La Grimaldi apre la tratta anche ai passeggeri

Un traghetto tra Cagliari e Salerno

Anche se l'estate si allontana le buone notizie per i collegamenti tra la Sardegna e il resto d'Italia non mancano. Il Gruppo Grimaldi ha potenziato infatti i collegamenti marittimi con la Sardegna: il servizio tra i porti di Salerno e Cagliari sarà esteso anche al trasporto di passeggeri, con l'introduzione della nave Venezia, traghetto di ultima generazione con una capacità di carico di 2.250 metri. A bordo potranno quindi salire comodamente circa 130 camion, 1.000 passeggeri e 200 auto. L'intenzione della compagnia è però quella di unire nel più breve tempo possibile il capoluogo sardo a quello campano. Una linea sulla quale la compagnia punta molto e per la quale mancherebbero soltanto piccoli passaggi burocratici. Servizi La nave è dotata di tutti i comfort, comprese 96 cabine interne ed esterne, tutte dotate di aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito, e di una sala con poltrone reclinabili. Inoltre, diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffetteria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini. Il tutto per equiparare il mezzo, in passato dedicato al carico di merci, ai più moderni standard per il trasporto passeggeri. Il collegamento avrà frequenza trisettimanale, con partenze ogni lunedì, mercoledì e venerdì sera dal **porto** campano verso il capoluogo sardo e ritorno il martedì, giovedì e sabato da Cagliari. Novità «La linea Salerno-Cagliari - commenta Emanuele Grimaldi, Amministratore delegato della compagnia partenopea - rappresenta un'importante novità nell'offerta del nostro gruppo: si tratta, infatti, del primo collegamento diretto che dedichiamo ai passeggeri che viaggiano tra la Campania e la Sardegna e che è partita martedì scorso per la prima volta dal **porto** di Salerno, in attesa dell'accoglimento dell'istanza per la linea dal **porto** di Napoli per Cagliari».



Crociere: la Smeralda a Cagliari, la nave green della Costa

E' la più grande mai approdata nell' isola, 400 passeggeri a bordo

(ANSA) - CAGLIARI, 13 OTT - Scalo inaugurale, oggi a Cagliari, per la Smeralda, nave ammiraglia del gruppo Costa Crociere, la più grande finora approdata in Sardegna. Con oltre 400 passeggeri, la nuova nata della compagnia crocieristica italiana - 337 metri di lunghezza, 50 di larghezza, una capienza di 6.500 passeggeri, più 1500 di equipaggio, modello di tecnologia green tra le più avanzate - è approdata, per la prima volta nell' Isola. Due le mete proposte agli escursionisti: una al sito archeologico di Barumini, l' altra nella formula del walking tour con visite ai musei e alle bellezze del centro cittadino cagliaritano. La Costa Smeralda, considerata come una vera e propria "smart city" galleggiante, è il primo esempio di nave dotata di tecnologie sostenibili e impianti di riciclo. Ed è la prima a propulsione con Gas Naturale Liquefatto ad approdare in Sardegna. Zero emissioni di ossidi di zolfo, riduzione di oltre il 95% del particolato, meno 85% di ossido di azoto e taglio del 20% di CO2. Totalmente eco friendly anche la funzionalità interna della città galleggiante: l' intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene infatti soddisfatto trasformando direttamente quella del mare, tramite l' utilizzo di dissalatori; il consumo energetico è ridotto al minimo, grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente e a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata, con il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. "Nonostante la situazione di sofferenza generale - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - l' arrivo, seppur in chiave molto soft, della Costa Smeralda rappresenta un altro segnale di ottimismo per il mercato crocieristico" (ANSA).



Primo scalo in Sardegna di Costa Smeralda

Arrivata oggi a Cagliari con oltre 400 passeggeri a bordo

Redazione

CAGLIARI Scalo inaugurale, oggi a Cagliari, per Costa Smeralda, nave ammiraglia del gruppo Costa Crociere. Con oltre 400 passeggeri, la nuova nata della compagnia crocieristica italiana 337 metri di lunghezza, 50 di larghezza, una capienza di 6.500 passeggeri, più 1500 di equipaggio, nonché modello di tecnologia green tra le più avanzate è approdata, per la prima volta in Sardegna, questa mattina alle 07. Terza toccata, quella odierna, del primo itinerario post lockdown della nave, alla scoperta delle bellezze italiane, con partenza da Savona e tappe a La Spezia, Cagliari, Napoli, Messina e Civitavecchia. Elevate, così come per i precedenti due scali di Costa Diadema, le misure di sicurezza in porto, sia per il personale operativo della nave che per i passeggeri, per i quali è stato garantito un vero e proprio effetto bolla che li ha accompagnati anche nel corso delle brevi escursioni a terra. Due le mete proposte: una al sito archeologico di Barumini, l'altra nella formula del walking tour con visite ai musei e alle bellezze del centro cittadino cagliaritano. Un approdo molto atteso, quello della Costa Smeralda, per il quale l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna ha lavorato da mesi per garantire sia un accosto sicuro e conforme alle caratteristiche della nave è la più grande finora approdata in Sardegna sia elevati standard di security, arricchiti, considerata la situazione emergenziale, da rigidi protocolli sanitari, come rilevazioni delle temperature e screening per gli autisti dei mezzi e per il personale a terra che entrerà a contatto con i passeggeri. La Costa Smeralda, considerata come una vera e propria smart city galleggiante, è il primo esempio di nave dotata di tecnologie sostenibili e impianti di riciclo, nonché la prima a propulsione con Gas Naturale Liquefatto ad approdare in Sardegna. Zero emissioni di ossidi di zolfo, riduzione di oltre il 95% del particolato, meno 85% di ossido di azoto e taglio del 20% di CO2. Totalmente eco friendly anche la funzionalità interna della città galleggiante: l'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene infatti soddisfatto trasformando direttamente quella del mare, tramite l'utilizzo di dissalatori; il consumo energetico è ridotto al minimo, grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente e a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata, con il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna non nasconde la propria soddisfazione per lo scalo di questa nave. Nonostante la situazione di sofferenza generale l'arrivo, seppur in chiave molto soft, della Costa Smeralda rappresenta un altro segnale di ottimismo per il mercato crocieristico nell'Isola che, oggi, apre ufficialmente anche una nuova pagina green per la portualità sarda, con la prima nave alimentata interamente a GNL a toccare uno dei nostri scali di competenza. Un'industria che riprende pian piano la sua attività, nel pieno rispetto dei protocolli sanitari, alla ricerca di una rinnovata fiducia da parte dei passeggeri e, aspetto non secondario, verso gli stessi porti, chiamati a gestire flussi in sbarco ed imbarco in maniera oltremodo meticolosa, senza, però, creare alcun senso di disagio ai visitatori. Sono certo che quella odierna potrà essere l'ennesima dimostrazione di efficienza del sistema portuale sardo che, da marzo prossimo, riprenderà a lavorare a pieno regime, ospitando le crociere, con gli stessi alti standard qualitativi, in tutti gli scali di competenza.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI & C. S.p.A.' with a navigation menu (SHIPPING, LOGISTICA, FOTO, ALTROTRAFICANTI) and a search bar. The main article title is 'Primo scalo in Sardegna di Costa Smeralda' with a sub-headline 'Arrivata oggi a Cagliari con oltre 400 passeggeri a bordo'. Below the title is a large image of the Costa Smeralda cruise ship. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'MAGISTRATO' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, including 'Francesca Martini, Grimaldi Group: "Guardata con attenzione alla primavera"', 'Claudio Palomba presidente Osservatorio Tirreno-Liguro', 'Legnani, FerCargos: Interventi infrastrutturali e nuovo regolamento adeguato', and 'A Civitavecchia il progetto Utis: Upcycling the ocean'. At the bottom, there is a section for 'ARRONDIRI COMPLETI' with a link to 'ABBONATI E EFFETUA IL LOGIN'.

In tre si candidano alla Zes Si pongono le prime basi

Ieri incontro col presidente dell' Autorità portuale

Giuseppe Romeo Sant' Agata Militello Le amministrazioni comunali dei tre centri portuali dei Nebrodi - Capo d' Orlando, Sant' Agata Militello e Santo Stefano di Camastra - proseguono nelle fasi preliminari alla messa a punto dell' ambizioso progetto già annunciato di candidarsi come nuova Zes, zona economica speciale, che ruoti attorno al fulcro di un **sistema** unico dei tre porti. In tale ottica ieri, al Comune di Sant' Agata Militello, c' è stato un incontro in via del tutto informale con il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale di Messina, ingegnere Mario Paolo Mega. Il confronto è stato promosso dagli amministratori locali per proporre un' eventuale collaborazione con l' **Autorità** portuale messinese, vista come guida autorevole e valido esempio riguardo le strategie da porre in essere nell' impegnativo percorso che, partendo dalla presentazione del progetto per la candidatura a zona Zes, dovrà transitare dalla Regione e, quindi, concludersi con le determinazioni del governo nazionale. Presenti i sindaci di Sant' Agata Militello, Bruno Mancuso con l' assessore ai Lavori pubblici Achille Befumo; Capo d' Orlando, Franco Ingrilli, e Santo Stefano, Francesco Re, insieme al professore Michele Limosani, direttore del Dipartimento di economia dell' Università di Messina, partner dei comuni nell' iniziativa, i funzionari degli uffici tecnici di Sant' Agata e Santo Stefano, Giuseppe Contiguglia e Francesco La Monica, ed il responsabile del servizio demanio ed autorizzazioni dell' **Autorità** portuale di Messina Giuseppe Lembo. «Ho raccolto con piacere l' invito dei sindaci per una visita di cortesia a titolo personale - ha detto il presidente dell' **Autorità** portuale, Mega -. Riferirò della richiesta di collaborazione al prossimo comitato di gestione dell' **Autorità**, sperando di ottenere la disponibilità ad una piena sinergia per supportare questo territorio in un' avventura che ritengo molto interessante e stimolante». Mega ha quindi condiviso le proprie impressioni sulla governance dell' **Autorità** portuale e delle Zes, le opportunità che queste offrono ma anche gli àmbiti normativi e talvolta anche i limiti nei quali ci si muove e le valutazioni di carattere territoriale di cui gli attori locali devono tener conto. «Il dialogo con l' **Autorità** portuale sarebbe importante per pianificare un percorso di **sistema** su un territorio che, certamente, ha le premesse e le condizioni per essere eleggibile come Zes», ha sottolineato Michele Limosani. Interessanti spunti sono emersi anche riguardo al dialogo con attori istituzionali come la Camera di Commercio, sul coinvolgimento allargato all' Unione dei Comuni dei Nebrodi e sulle interconnessioni con altre realtà portuali, in primis Milazzo, e con il **sistema** di trasporti intermodale.



AdSP Stretto: documento di pianificazione strategica di sistema

GAM EDITORI

13 ottobre 2020 - Con l'adozione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale prosegue velocemente l'iter per l'approvazione definitiva del Piano Regolatore Portuale. La nuova dottrina sulle strategie dei trasporti dei sistemi portuali, introdotta dalla novellata legge 84/94 istitutiva della Autorità Portuali, ha previsto, in una logica di sviluppo integrato, coerente e temporale, la predisposizione di un documento preliminare al Piano Regolatore Portuale, denominato DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema). Il DPSS è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero, contiene l'inquadramento del Sistema Portuale di riferimento nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale, al fine d'inquadrare correttamente il posizionamento dell'offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali. Un'industria della logistica moderna, rispettosa dell'ambiente per una scelta strategica al centro del Mediterraneo. Il documento riporta le linee guida, gli obiettivi, in termini di orientamenti programmatici sui possibili sviluppi del territorio anche alla luce delle trasversali facilitazioni ad esso connesse (ad esempi ZES, ALI o anche zona franca) e le strategie per giungere ad uno sviluppo coordinato ed integrato delle realtà portuali di riferimento, individuando e sviscerando i rapporti del contesto portuale con quello delle aree cittadine fino alle aree interne. L'inter-connettività delle diverse aree ha consentito, nella rinnovata logica di inclusione, l'ampliamento dei confini anche delle competenze, in precedenza racchiusi in ambiti limitati. L'introduzione dell'ambito porto Città consente oggi di poter meglio operare anche nelle aree urbane, la cui pianificazione verrà, di fatto, demandata ai Comuni interessati.



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE Parere positivo dei Comuni di Catania, Augusta e Priolo alla pianificazione strategica

Piano regolatore del porto, prosegue l' iter per l' approvazione definitiva

CATANIA - Con l' adozione del Documento di pianificazione strategica di **sistema** dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mare di Sicilia orientale prosegue velocemente l' iter per l' approvazione definitiva del Piano regolatore **portuale**. "Il Dpps - si legge in una nota - è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero, contiene l' inquadramento del **Sistema Portuale** di riferimento nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale, al fine d' inquadrare correttamente il posizionamento dell' offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali. Un' industria della logistica moderna, rispettosa dell' ambiente per una scelta strategica al centro del Mediterraneo". Il documento riporta le linee guida, gli obiettivi, in termini di orientamenti programmatici sui possibili sviluppi del territorio anche alla luce delle trasversali facilitazioni ad esso connesse (per esempio Zes, Ali o anche zona franca) e le strategie per giungere a uno sviluppo coordinato ed integrato delle realtà portuali di riferimento, individuando e sviscerando i rapporti del contesto **portuale** con quello delle aree cittadine fino alle aree interne. "L' interconnettività delle diverse aree - prosegue il comunicato ha consentito l' ampliamento dei confini anche delle competenze, in precedenza racchiusi in ambiti limitati. L' introduzione dell' ambito porto Città consente oggi di poter meglio operare anche nelle aree urbane, la cui pianificazione verrà, di fatto, demandata ai Comuni interessati". "L' Adsp del mare di Sicilia Orientale ritiene prioritario rilanciare il proprio **Sistema portuale** operando nel breve -medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l' attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli Porti all' interno del **Sistema portuale**. Nel medio -lungo termine (orizzonte temporale 2050), invece, in un ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la Zona economica speciale e gli Enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria area logistica Integrata fanno prevedere, in una logica di incremento dei traffici e delle merci specifiche dei settori ad oggi in essere, l' inserimento dei porti di Siracusa, Pozzallo, Gela, Licata ed altri nel **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale. L' iter per l' approvazione del Dpps, complesso ed articolato prevede, oltre la già avvenuta formulazione di pareri da parte dei Comuni interessati, l' adozione da parte del Comitato di Gestione ed il parere da parte della Regione interessata previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". Ad oggi, il Dpps ha riscontrato gli assensi da parte dei Comuni di Augusta, Catania e Priolo. "Per ciò che concerne il Comune di Melilli - conclude la nota - trascorsi i termini di legge si è rimasti disponibili a prendere in considerazione le eventuali osservazioni, orientate nella logica di sviluppo perseguito dal **Sistema**. Il documento, che rinnova il Piano del 1978, si avvia dunque verso la volata finale per l' approvazione conclusiva, con grande soddisfazione da parte del presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale**, Andrea Annunziata, e dei sindaci dei Comuni".



Economia Sicilia

Catania

Sistema portuale Sicilia orientale, adottato il documento di pianificazione strategica Torino, Appendino non si ricandiderà "Decisione dolorosa" Pil, Gualtieri "Rimbalzo terzo trimestre superiore a ipotesi di aprile" Con Enel e Helbiz mobilità in ...

Postato da Economia Sicilia il 13/10/20 Con l'adozione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale prosegue velocemente l'iter per l'approvazione definitiva del Piano Regolatore Portuale. La nuova dottrina sulle strategie dei trasporti dei sistemi portuali, introdotta dalla novellata legge 84/94 istitutiva della Autorità Portuali, ha previsto, in una logica di sviluppo integrato, coerente e temporale, la predisposizione di un documento preliminare al Piano Regolatore Portuale, denominato DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema). Il DPSS è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero, contiene l'inquadramento del Sistema Portuale di riferimento nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale, al fine di inquadrare correttamente il posizionamento dell'offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali. Un'industria della logistica moderna, rispettosa dell'ambiente per una scelta strategica al centro del Mediterraneo. Il documento riporta le linee guida, gli obiettivi, in termini di orientamenti programmatici sui possibili sviluppi del territorio anche alla luce delle trasversali facilitazioni ad esso connesse (ad esempi ZES, ALI o anche zona franca) e le strategie per giungere ad uno sviluppo coordinato ed integrato delle realtà portuali di riferimento, individuando e sviscerando i rapporti del contesto portuale con quello delle aree cittadine fino alle aree interne. L'inter-connettività delle diverse aree ha consentito, nella rinnovata logica di inclusione, l'ampliamento dei confini anche delle competenze, in precedenza racchiusi in ambiti limitati. L'introduzione dell'ambito porto Città consente oggi di poter meglio operare anche nelle aree urbane, la cui pianificazione verrà, di fatto, demandata ai Comuni interessati. L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ritiene prioritario rilanciare il proprio Sistema Portuale operando nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l'attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli Porti all'interno del Sistema Portuale. Nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050), invece, in un ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la Zona Economica Speciale e gli Enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria Area Logistica Integrata fanno prevedere, in una logica di incremento dei traffici e delle merci specifiche dei settori ad oggi in essere, l'inserimento dei porti di Siracusa, Pozzallo, Gela, Licata ed altri nel Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. L'iter per l'approvazione del DPSS, complesso ed articolato prevede, oltre la già avvenuta formulazione di pareri da parte dei Comuni interessati, l'adozione da parte del Comitato di Gestione ed il parere da parte della Regione interessata previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ad oggi, il DPSS ha riscontrato gli espressi assenti da parte dei Comuni di Augusta, Catania e Priolo. Per ciò che concerne il Comune di Melilli, nella logica della tutela d'interesse generale, in ragione dell'importanza che il documento rappresenta, quale volano per il rilancio dell'economia e gli investimenti, trascorsi i termini di legge si è rimasti disponibili a prendere in considerazione le eventuali osservazioni, orientate nella logica di sviluppo perseguito dal Sistema. Il documento, che rinnova il Piano del 1978, si avvia dunque verso la volata finale per l'approvazione conclusiva, con grande soddisfazione da parte del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e dei Sindaci dei Comuni.



AdSP Mare di Sicilia Orientale: prosegue iter per approvare Piano Regolatore Portuale

(FERPRESS) Catania, 13 OTT Con l'adozione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mare** di **Sicilia Orientale** prosegue velocemente l'iter per l'approvazione definitiva del Piano Regolatore Portuale. La nuova dottrina sulle strategie dei trasporti dei sistemi portuali, introdotta dalla novellata legge 84/94 istitutiva della Autorità Portuali, ha previsto, in una logica di sviluppo integrato, coerente e temporale, la predisposizione di un documento preliminare al Piano Regolatore Portuale, denominato DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema). Il DPSS è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero, contiene l'inquadramento del Sistema Portuale di riferimento nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale, al fine d'inquadrare correttamente il posizionamento dell'offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali. Un'industria della logistica moderna, rispettosa dell'ambiente per una scelta strategica al centro del Mediterraneo. Il documento riporta le linee guida, gli obiettivi, in termini di orientamenti programmatici sui possibili sviluppi del territorio anche alla luce delle trasversali facilitazioni ad esso connesse (ad esempi ZES, ALI o anche zona franca) e le strategie per giungere ad uno sviluppo coordinato ed integrato delle realtà portuali di riferimento, individuando e sviscerando i rapporti del contesto portuale con quello delle aree cittadine fino alle aree interne. L'inter-connettività delle diverse aree ha consentito, nella rinnovata logica di inclusione, l'ampliamento dei confini anche delle competenze, in precedenza racchiusi in ambiti limitati. L'introduzione dell'ambito porto Città consente oggi di poter meglio operare anche nelle aree urbane, la cui pianificazione verrà, di fatto, demandata ai Comuni interessati. L'AdSP del **Mare** di **Sicilia Orientale** ritiene prioritario rilanciare il proprio Sistema Portuale operando nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l'attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli Porti all'interno del Sistema Portuale. Nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050), invece, in un ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la Zona Economica Speciale e gli Enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria Area Logistica Integrata fanno prevedere, in una logica di incremento dei traffici e delle merci specifiche dei settori ad oggi in essere, l'inserimento dei porti di Siracusa, Pozzallo, Gela, Licata ed altri nel Sistema Portuale del **Mare** di **Sicilia Orientale**. L'iter per l'approvazione del DPSS, complesso ed articolato prevede, oltre la già avvenuta formulazione di pareri da parte dei Comuni interessati, l'adozione da parte del Comitato di Gestione ed il parere da parte della Regione interessata previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ad oggi, il DPSS ha riscontrato gli espressi assenti da parte dei Comuni di Augusta, Catania e Priolo. Per ciò che concerne il Comune di Melilli, nella logica della tutela d'interesse generale, in ragione dell'importanza che il documento rappresenta, quale volano per il rilancio dell'economia e gli investimenti, trascorsi i termini di legge si è rimasti disponibili a prendere in considerazione le eventuali osservazioni, orientate nella logica di sviluppo perseguito dal Sistema. Il documento, che rinnova il Piano del 1978, si avvia dunque verso la volata finale per l'approvazione conclusiva, con grande soddisfazione da parte del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mare** di **Sicilia Orientale** e dei Sindaci dei Comuni.



Il Comitato di gestione dell' AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha adottato il DPSS

Nel medio-lungo termine è atteso l' inserimento dei porti di Siracusa, Pozzallo, Gela, Licata ed altri nel sistema portuale Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha adottato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), documento preliminare al Piano Regolatore Portuale che è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica contendo l' inquadramento del sistema portuale di riferimento nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale, al fine d' inquadrare correttamente il posizionamento dell' offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali. L' iter per l' approvazione del DPSS prevede, oltre la già avvenuta formulazione di pareri da parte dei Comuni interessati, l' adozione da parte del Comitato di gestione ed il parere da parte della Regione interessata previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il DPSS riporta le linee guida, gli obiettivi, in termini di orientamenti programmatici sui possibili sviluppi del territorio anche alla luce delle trasversali facilitazioni ad esso connesse (ad esempi ZES, ALI o anche zona franca) e le strategie per giungere ad uno sviluppo coordinato ed integrato delle realtà portuali di riferimento, individuando e sviscerando i rapporti del contesto portuale con quello delle aree cittadine fino alle aree interne. Annunciando l' adozione del documento, l' AdSP del Mare di Sicilia Orientale, ente che gestisce i porti di Augusta e Catania, ha specificato di ritenere prioritario rilanciare il proprio sistema portuale operando nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l' attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli porti all' interno del sistema portuale. Nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050), invece, in un ambito prevalentemente internazionale, in quanto - ha spiegato l' ente - in sinergia con la Zona Economica Speciale e gli enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria Area Logistica Integrata fanno prevedere, in una logica di incremento dei traffici e delle merci specifiche dei settori ad oggi in essere, l' inserimento dei porti di Siracusa, Pozzallo, Gela, Licata ed altri nel sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale.



Informazioni Marittime

Catania

Augusta e Catania rinforzano il piano regolatore portuale

Dopo La Spezia e Bari, anche l' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale approva il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema

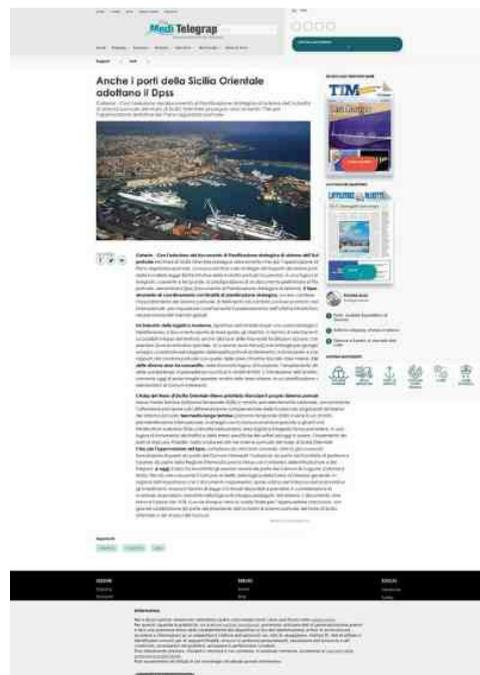
L' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale ha approvato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), la cornice amministrativa e legislativa in cui convogliare il Piano Regolatore Portuale di Sistema, che a sua volta sblocca la modifica o la stesura del singolo piano regolatore portuale. È la terza Adsp ad approvare questo importante documento, previsto dal 2017 e introdotto con la riforma della legge dei porti 84/94 del 2016. Le altre sono state a luglio l' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale (La Spezia) e la settimana scorsa quella dell' Adriatico Meridionale (Bari). A differenza di questi ultimi due, che l' hanno già ottenuto, per il DPSS dei porti di Augusta e Catania manca il via libera della Regione Sicilia, previa intesa col ministero dei Trasporti. Quello siculo ha un' estensione temporale divisa in due fasi, una di dieci anni (2030) e una di trenta (2050). Per la prima l' Adsp orienta il suo core business sulla gestione del traffico nazionale; per il medio-lungo periodo, invece, l' ambito è internazionale. Ci sono infatti la Zona economica speciale e l' Area Logistica Integrata da sfruttare e gli enti e le infrastrutture avranno l' occasione di internazionalizzarsi, in previsione anche dell' inserimento dei porti di Siracusa, Pozzallo, Gela e Licata nell' Adsp della Sicilia Orientale, guidata da **Andrea Annunziata**. Lo strumento del DPSS nasce nel 2017 a supporto delle autorità di sistema portuale italiane, nate nel 2016. Individuano e perimetrano le aree destinate alle funzioni portuali e retroportuali, stabilendo priorità e destinazioni d' uso (commercio, crociere, diporto, produzione industriale, cantieristica). Inoltre, decide quali sono i collegamenti ferroviari da migliorare o costruire, soprattutto quelli dell' ultimo miglio. Insieme al Piano regolatore portuale va a formare il Piano regolatore di sistema portuale. Non è un documento semplice da approvare, perché richiede il parere di diversi enti: Regione, Comuni, Comitato di gestione dell' Adsp, Conferenza delle Adsp.



Anche i porti della Sicilia Orientale adottano il Dpss

Catania - Con l'adozione del documento di Pianificazione strategica di sistema dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale prosegue velocemente l'iter per l'approvazione definitiva del Piano regolatore portuale

Catania - Con l'adozione del documento di Pianificazione strategica di sistema dell'Autorità di sistema portuale del **Mare di Sicilia Orientale** prosegue velocemente l'iter per l'approvazione definitiva del Piano regolatore portuale. La nuova dottrina sulle strategie dei trasporti dei sistemi portuali, introdotta dalla novellata legge 84/94 istitutiva della Autorità portuali, ha previsto, in una logica di sviluppo integrato, coerente e temporale, la predisposizione di un documento preliminare al Piano regolatore portuale, denominato Dpss (Documento di Pianificazione strategica di sistema). Il Dpss è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero contiene l'inquadramento del Sistema portuale di riferimento nel contesto socio-economico nazionale e internazionale, per inquadrare correttamente il posizionamento dell'offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali. Un'industria della logistica moderna, rispettosa dell'ambiente per una scelta strategica al centro del Mediterraneo. Il documento riporta le linee guida, gli obiettivi, in termini di orientamenti programmatici sui possibili sviluppi del territorio anche alla luce delle trasversali facilitazioni ad esso connesse (ad esempio Zona economica speciale, Ali o anche zona franca) e le strategie per giungere ad uno sviluppo coordinato ed integrato delle realtà portuali di riferimento, individuando e sviscerando i rapporti del contesto portuale con quello delle aree cittadine fino alle aree interne. L'inter-connettività delle diverse aree ha consentito, nella rinnovata logica di inclusione, l'ampliamento dei confini anche delle competenze, in precedenza racchiusi in ambiti limitati. L'introduzione dell'ambito porto-città consente oggi di poter meglio operare anche nelle aree urbane, la cui pianificazione verrà, di fatto, demandata ai Comuni interessati. L'Adsp del **Mare di Sicilia Orientale** ritiene prioritario rilanciare il proprio Sistema portuale operando nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l'attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli porti all'interno del sistema portuale. Nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050) invece in un ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la Zona economica speciale e gli enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria area logistica integrata fanno prevedere, in una logica di incremento dei traffici e delle merci specifiche dei settori ad oggi in essere, l'inserimento dei porti di Siracusa, Pozzallo, Gela, Licata ed altri nel sistema portuale del **Mare di Sicilia Orientale**. L'iter per l'approvazione del Dpss, complesso ed articolato prevede, oltre la già avvenuta formulazione di pareri da parte dei Comuni interessati, l'adozione da parte del Comitato di gestione e il parere da parte della Regione interessata previa intesa con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. A oggi, il Dpss ha riscontrato gli espressi assenti da parte dei Comuni di Augusta, Catania e Priolo. Per ciò che concerne il Comune di Melilli, nella logica della tutela d'interesse generale, in ragione dell'importanza che il documento rappresenta, quale volano per il rilancio dell'economia e gli investimenti, trascorsi i termini di legge si è rimasti disponibili a prendere in considerazione le eventuali osservazioni, orientate nella logica di sviluppo perseguito dal sistema. Il documento, che rinnova il piano del 1978, si avvia dunque verso la volata finale per l'approvazione conclusiva, con grande soddisfazione da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mare di Sicilia Orientale** e dei sindaci dei Comuni.



Misure Dpcm per navi ed armatori

Con le misure da adottare per contenere il contagio da Covid-19

Massimo Belli

ROMA Ci sono anche obblighi dei vettori e degli armatori, oltre a disposizioni in materia di navi da crociera e navi di bandiera estera, tra le misure urgenti per il contagio da Covid-19, contenute del Dpcm 13 Ottobre firmato dal Presidente del consiglio Giuseppe Conte e dal ministro della Salute Roberto Speranza. L'Art. 7 del nuovo decreto, infatti è dedicato agli obblighi dei vettori e degli armatori che in sostanza devono adottare misure in conformità al Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica sottoscritto il 20 Marzo 2020. Tra queste, i membri di equipaggio ed i passeggeri devono utilizzare i mezzi di protezione individuali e dotare, al momento dell'imbarco, i passeggeri che ne risultino sprovvisti. In casi eccezionali e, comunque, esclusivamente in presenza di esigenze di protezione dei cittadini all'estero e di adempimento degli obblighi internazionali ed europei, possono essere previste deroghe specifiche e temporanee alle disposizioni di questo articolo. L'Art. 8, invece, relativo alle navi da crociera e quelle battenti bandiera estera, dispone che i servizi crocieristici delle navi battenti bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida di questo decreto. Inoltre, per autorizzare lo svolgimento della crociera, prima della partenza della nave, il comandante deve presentare all'Autorità marittima una specifica dichiarazione da cui si possa evincere l'avvenuta predisposizione delle misure necessarie al rispetto delle linee guida; i successivi porti di scalo e quello di fine crociera con relative date di arrivo e partenza; la nazionalità e provenienza dei passeggeri imbarcati. Al seguente link il testo integrale del dPCM_13_ottobre_2020. Molto utile, non solo per navi ed armatori, anche il link relativo agli Allegati_dpcm_13_ottobre_2020. Un testo di 198 pagine, del quale soffermandoci solo a quelli che interessano gli operatori del settore trasporti e logistica, segnaliamo l'Allegato 14 Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica; l'Allegato 17 Misure per la gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 a bordo delle navi da crociera e l'Allegato 20 Spostamenti da e per l'estero, cui fa riferimento l'art. 8 del Dpcm per individuare i Paesi dove è consentito alle navi di fare scalo, seppure vietando visite ed escursioni libere.



Avanti adagio, quasi indietro

LIVORNO Difficile uscire dall'alluvione di convegni, assemblee di settore, Webinar, ultimatum, lamentele e via cantando: ma in questi tempi nei quali qualcuno vuol farci credere che siamo in un mondo alla fine del mondo, bisogna anche provare a turarsi il naso se già non stiamo soffocando nella mascherina e a guardare ai fatti. Proviamo a farlo, per esempio, sul tema della scadenza dei vertici delle Autorità di Sistema Portuale. Il 27 settembre, cioè una quindicina di giorni fa, si è chiusa la finestra ministeriale per le dichiarazioni di interesse, in pratica per le candidature a fare i presidenti. Le **AdSP** non scadono tutte insieme: alcune arrivano a fine corsa già dal mese prossimo, per altre si va a febbraio. Ma le scelte, per adesso, sono un mistero. C'è stata solo una **AdSP** che ha avuto la certezza della non conferma del suo presidente, quella del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Carrara) perché l'architetto Carla Roncallo è stata designata ad altro importante incarico nazionale. Per il resto, sussurri o grida, infarciti da fake news. O magari di News riservate, che tanto fake non sembrano. Per esempio, ci sarebbe stata una cena tra il neopresidente della Regione Giani, il parlamentare livornese (Ps) Romano, il sindaco Salvetti e forse anche l'ex governatore Rossi, per proporre al ministro un piattino già confezionato per la presidenza dell'**AdSP** a Luciano Guerrieri. Il ministro poi qualche giorno fa avrebbe dato il benservito al commissario Agostinelli di Gioia Tauro annunciando che a breve lo sostituirà con un presidente, che non sarà lui. Forse gli darà un altro posto: a lui livornese non andrebbe però Livorno, se gli accordi con la Regione punteranno come sembra su Guerrieri. Un po' ovunque i tempi stringono. L'iter del rinnovo non è semplice né veloce: il decreto del 27 agosto scorso ricorda che i presidenti vengono nominati dal ministro d'accordo con il presidente della Regione, sentite le commissioni parlamentari (parere quest'ultimo consultivo ma non vincolante), tra cittadini della UE con comprovate esperienze nel campo etc. C'è un altro inghippo: la delega ai porti è stata data dal ministro De Micheli (PD) al suo sottosegretario Traversi (5 stelle), con la clausola abbastanza ambigua che il ministro può però avere l'ultima parola. Si può quindi configurare anche un tiro alla fune tra i due su alcuni nomi? In concreto, al momento sembra che si vada avanti adagio, adagissimo: o come recita l'antica battuta in plancia delle navi, avanti adagio quasi indietro. C'è insomma aria di commissari: che potrebbero addirittura incrociarsi, o sovrapporsi, ai commissari per le opere portuali urgenti appena finanziate (per ora a parole). E il famoso rilancio della Italia veloce? Forse non lo sappiamo ma procede e noi pensiamo male. Forse. E non dimenticateci, per favore, la celebre battuta di Andreotti: a pensar male si fa peccato ma basta così, aspettiamo con fede. Che non è l'Emilio Fede rievocato da Striscia la notizia con la altrettanto famosa battuta: Che figura di ma. Se stiamo sbagliando, la figura la stiamo facendo noi. Antonio Fulvi

