



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 26 ottobre 2020**



Prime Pagine

26/10/2020	Affari & Finanza	5
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Corriere della Sera	6
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Fatto Quotidiano	7
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Foglio	8
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Giornale	9
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Giorno	10
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Mattino	11
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Messaggero	12
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Resto del Carlino	13
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Secolo XIX	14
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Sole 24 Ore	15
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Il Tempo	16
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	Italia Oggi Sette	17
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	La Nazione	18
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	La Repubblica	19
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	La Stampa	20
Prima pagina del 26/10/2020		
26/10/2020	L'Economia del Corriere della Sera	21
Prima pagina del 26/10/2020		

Primo Piano

25/10/2020	Il Post	22
Come stanno andando le crociere		

Trieste

26/10/2020	L'Arena Pagina 13	MAURIZIO BATTISTA	24
Verona, Via della seta tra Usa e Covid			

26/10/2020	L'Arena Pagina 13	25
<hr/>		
26/10/2020	L'Arena Pagina 13	27
<hr/>		

Savona, Vado

25/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	29
<hr/>			

Genova, Voltri

26/10/2020	Corriere della Sera Pagina 11		30
<hr/>			
25/10/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	32
<hr/>			

La Spezia

26/10/2020	Il Secolo XIX Pagina 13	<i>LAURA IVANI</i>	33
<hr/>			
26/10/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 18	<i>LAURA IVANI; ALTRO SERVIZIO</i>	35
<hr/>			
26/10/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 17		36
<hr/>			
26/10/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36		37
<hr/>			
26/10/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36		39
<hr/>			
25/10/2020	Ansa		40
<hr/>			
25/10/2020	Citta della Spezia		41
<hr/>			
25/10/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	43
<hr/>			
25/10/2020	Shipping Italy		44
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/10/2020	Affari & Finanza Pagina 47		45
<hr/>			

Salerno

26/10/2020	La Città di Salerno Pagina 8		47
<hr/>			

Brindisi

26/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 8 48
«Per il deposito di metano Edison si individui un nuovo sito»

Taranto

26/10/2020 **La Verità** Pagina 12 49
Battaglia finale sullo scalo merci di Taranto

Rep

A&F

Affari&Finanza

Le banche

Monta l'onda dei crediti deteriorati "In due anni 300 miliardi in più" **VITTORIA PULEDDA** ▶ pagina 8

La globalizzazione

I manager indiani di Big Tech Usa l'immigrazione che arricchisce **MARIO PLATERO** ▶ pagina 12

Settimanale allegato a la Repubblica

Anno 35 - n° 40
Lunedì, 26 ottobre 2020

Redditi e consumi

Germania discreta, il Paese dove i ricchi sono sempre gli altri **TONIA MASTROBUONI** ▶ pagina 16

Caccia alle opportunità

Società quotate a tutto shopping da marzo già sessanta acquisizioni **LUCA PIANA** ▶ pagina 20

Alla ricerca del futuro



ANCHALEE PHARMMA/ISTIT

Eugenio Occorsio

Tra pubblica e privata vale meno dell'1,5% del Pil, la metà di Stati Uniti e Germania. Il Recovery Fund è l'ultima chiamata per la R&S italiana

Le macchine e i Tir sfrecciano veloci sull'autostrada che da Monaco arriva attraverso l'Austria e il Brennero, poi Verona, Modena e fino a Bologna. Ognuna ha a bordo un recettore 5G, che grazie alle antenne disposte lungo il percorso non perde mai la linea: dalle antenne parte un filo invisibile che assiste in tempo reale il conducente, gli segnala intralci che stanno per arrivare, lo avverte o addirittura gli corregge la rotta se involontariamente sbanda o ha un colpo di sonno. È il

progetto Carmen, coordinato dalla Fondazione Kessler con l'Università di Trento e 25 partner industriali dei tre Paesi coinvolti. Novecento chilometri a sud del Trentino, Università della Basilicata, dipartimento Culture europee e del Mediterraneo. Nicodemo Abate ha vinto una borsa di dottorato cofinanziata dal Cnr e dall'azienda hi-tech Nais nell'ambito di un programma promosso dallo stesso Consiglio nazionale delle ricerche e dalla Confindustria.

continua ▶ pagina 2 ▶

con una intervista a Francesca Zarri (Eni) di **PAOLA JADELUCA** ▶ pagina 4

Risparmio e investimenti

Perché gli americani sono un popolo di consumatori

Federico Rampini

Il mio 10 settembre lo passai a San Francisco, quasi vent'anni fa. Fra i tanti shock, dopo la paura e il dolore immediato, ci fu anche uno spaesamento culturale. La città più radicale d'America, decisamente all'opposizione nei confronti di George W. Bush, d'incanto fu tappezzata di bandiere a stelle e strisce. Il patriottismo non era né di destra, né di centro, né di sinistra.

pagina 10 ▶

Legittimo interesse

Andrea Resti

IL DO UT DES DI UNICREDIT

Secondo voci di stampa, Unicredit si appresterebbe a conferire in una subholding le principali partecipazioni detenute in banche estere, come quella tedesca (che espone attivi per circa 340 miliardi di euro su un consolidato di circa 960), austriaca (114 miliardi) o ceca (30 miliardi).

pagina 7 ▶

con un articolo di **A. GRECO** ▶ pagina 6

Il commento

Sergio Rizzo

LA CAPORETTO DELLA LOMBARDIA

Dalle parti di Palazzo Lombardia possono metterla come preferiscono. Perfino appellarsi alla malasorte che li avrebbe trasformati nel focolaio più pericoloso d'Italia, se non d'Europa. Anche se qui il destino cinico e baro c'entra davvero come il cavolo a merenda.

pagina 14 ▶

L'analisi

Carlo Bastasin

TRUMP O BIDEN VISTI DALL'EUROPA

Negli ultimi quattro anni di presidenza Trump, trattenere il fiato in attesa di tempi migliori è stata la principale strategia europea. Oggi, tuttavia, i diversi piani economici di Trump e Biden offrono l'occasione per dare maggior peso e migliore qualità alle scelte europee, sia sul piano globale sia nelle politiche interne.

pagina 15 ▶

Una vecchia gomma da masticare? **Un nuovo paio di sneakers.**

Capitale a rischio **AVVERTENZA:** Prima dell'adesione leggere attentamente il prospetto e il documento contenente le informazioni chiave per gli investitori (KIID), disponibili presso i soggetti collocatori e su www.fidelity-italia.it. Queste informazioni non devono essere riprodotte o circolate senza autorizzazione preventiva. Fidelity fornisce esclusivamente informazioni sui prodotti e non offre consulenza sugli investimenti basata su circostanze individuali. Fidelity International si riferisce al gruppo di società che fornisce l'organizzazione globale di gestione degli investimenti che fornisce informazioni sui prodotti e servizi in determinate giurisdizioni, ad eccezione dell'America settentrionale. Questa comunicazione non è assolutamente diretta a persone residenti negli USA o ad altri soggetti residenti in paesi dove i fondi non sono autorizzati alla distribuzione. Salvo esplicita indicazione contraria, tutti i prodotti e i commenti sono forniti da Fidelity International, Fidelity, Fidelity International, il logo Fidelity International e il simbolo "F" sono marchi registrati da Fidelity Limited. Il presente materiale è pubblicato da FIL Luxembourg S.A., autorizzato e regolamentato dalla CSSF (Commission de Surveillance de Secteur Financier). CL20052104-2011.

Fidelity INTERNATIONAL
fondifidelity.it/waterandwaste



CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

DEL LUNEDÌ

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VVI



Vince Geoghegan Hart
Un bel messaggio
regalato dal Giro

commento di **Aldo Grasso**
alle pagine 34 e 35 **Bonarrigo, Piccardi**



Mercoledì gratis
Trump contro Biden
Un voto che va oltre
i destini dell'America
lo speciale **7XXL**
in edicola con il Corriere

Prolife
10 mg
In caso di terapia antibiotica

Il governo invita a non spostarsi. Promessi aiuti nei conti correnti. I medici: situazione grave. Salgono i contagi (21.273) con meno tamponi

Italia chiusa la sera, divieti e proteste

Quasi un lockdown: locali aperti fino alle 18, serrata per cinema, teatri, palestre. Conte: così salviamo il Natale
Ristoratori e commercianti accusano: un disastro. Confindustria: non c'è direzione. Manifestazioni in 17 città

GLI ERRORI E I SACRIFICI

di **Aldo Cazzullo**

Diciamolo con chiarezza: questo decreto non è un piano per il futuro, è una dichiarazione di fallimento per il passato. Sancisce l'incapacità di prevenire la seconda, annunciata ondata della pandemia. Le conseguenze sono gravi, sia sul fronte sanitario sia su quello economico. Il tracciamento è saltato, i tempi di attesa per fare i tamponi e riceverne l'esito sono inaccettabili, il sistema sanitario è già sotto pressione. I baristi, i ristoratori, i proprietari di palestre e piscine che avevano speso per attrezzare i locali, i lavoratori che avevano riaperto cinema e teatri in sicurezza vedono tutto vanificato; e anche gli insegnanti, i bidelli e gli studenti delle superiori si chiedono a cosa siano serviti i sacrifici che avevano accettato per far ripartire le loro scuole. Le responsabilità del governo e delle Regioni sono sotto gli occhi di chiunque non sia accecato dal pregiudizio.

C'è però un'altra cosa da dire, con altrettanta chiarezza. Il fatto che la seconda ondata non sia stata prevenuta non ci esime dal dovere di rispettare le regole per evitare che il contagio cresca ancora, e mietta ancora più vittime.

continua a pagina 28

Mini lockdown per un mese. E in un'Italia che si chiude sempre di più, tra nuovi divieti e regole (a volte diverse tra una regione e l'altra) sale la protesta. Il nuovo Dpcm firmato dal premier Giuseppe Conte nella notte fra sabato e domenica resterà in vigore da oggi fino al 24 novembre. Poi saranno i numeri della pandemia a dettare l'agenda (feri i contagi sono saliti pur con meno tamponi). Dopo la trattativa con i governatori, resta la chiusura dei locali alle 18 ma potranno rimanere aperti di domenica. Serrata per piscine e palestre. Conte: «Misure necessarie per salvare il Natale». Ma cresce la protesta di ristoratori e commercianti. Critica Confindustria: «Non c'è direzione».

da pagina 2 a pagina 17

LA GUIDA

Il lavoro e il tempo libero

Ecco le nuove regole

di **Monica Guerzoni** e **Florenza Sarzanini**

Tutto quello che si può fare e che è vietato dopo l'entrata in vigore del nuovo decreto. Lavoro, scuola, spostamenti e shopping.

da pagina 2 a pagina 5 **De Leo, Fregonara**

LA LETTERA

«Più poveri senza musica»

di **Riccardo Muti**

Presidente Conte, le rivolgo un appello accorato: chiudere le sale da concerto e i teatri è decisione grave. L'impoverimento di mente e spirito è pericoloso.

a pagina 8

GIANNELLI



MELONI, FRATELLI D'ITALIA

«Ora un patto, poi alle urne»

di **Paola Di Caro**

Un patto con il governo, poi il voto: così Giorgia Meloni, leader di Rdi.

a pagina 11

DE LUCA, CAMPANIA

«Passo avanti ma non basta»

di **Maria Teresa Meli**

Da Roma misure parziali, sostiene Vincenzo De Luca, «ma non basta».

a pagina 10

FOSTI, FONDAZIONE CARIPLO

«Perché servono reti di sostegno»

di **Carlo Verdelli**

Cresce il disagio, «servono più reti di sostegno» dice Giovanni Fosti.

a pagina 17

DATAROOM

Milano, danni da 10 miliardi

di **Milena Gabanelli** e **Rita Querzè**

Dieci miliardi. A tanto ammontano i danni da pandemia per Milano. Tiene il mercato immobiliare.

a pagina 15

Il racconto Il colpo al mito dell'happy hour dopo studio e ufficio



E i bar si riempiono per l'ultimo aperitivo

di **Elisabetta Rosaspina**

L'ultimo spritz, ieri, per quelli della sera. Ora inizia la lunga quarantena. A Milano (nella foto l'happy hour in corso Garibaldi) come a Roma, il solito rito attorno al tavolino, con taglieri e callci. E un po' di malinconia.

a pagina 9

ULTIMO BANCO

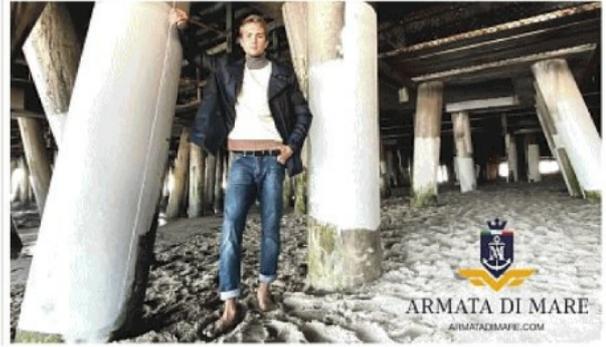
di **Alessandro D'Avenia**

Demoralizzati

«Sono colpevole di omicidio!». Ora fu lei a guardarlo adirata: «Perché dici certe stupidaggini?». «Ma è la verità». «Non esiste la parola colpevole! Lo sai benissimo anche tu. Sono sempre le circostanze che determinano le azioni». Erano proprio le parole che temeva. Sentiva migliaia di psicologi, pedagoghi e sociologi parlare attraverso la bocca di lei e percepì con estrema chiarezza la sua convinzione di vivere nel migliore dei mondi possibili. Siamo a Copenaghen, a parlare sono Torben e un'amica, nel libro di Henrik Stangerup: *L'uomo che voleva essere colpevole* (1973). Torben, durante un litigio ha ucciso la moglie ma, nonostante la sua confessione spontanea, nessuno vuole rico-

noscerlo colpevole. Il romanzo immagina una società «perfetta», in cui il bene e il male sono stati superati: l'omicidio è un incidente e il male un mancato adattamento sociale che si cura con la psicologia e i tranquillanti. Non esistono azioni malvagie ma comportamenti non ancora «adattati». Eppure il protagonista, benché giuridicamente sollevato dalla colpa, non è felice: non gli basta che un giudice o un psicologo lo dicano innocente per sentirsi tale, perché non può eliminare quella voce interiore, detta coscienza, che distingue il bene e il male. Dal male si esce solo prendendone le distanze nei fatti, non auto-assolvendosi o fingendo che non esista.

continua a pagina 25



ARMATA DI MARE
ARMATADEIMARE.COM

01026
9 771120 498008





In Francia 52 mila nuovi positivi, in Uk 20 mila, in Germania 11 mila e la Spagna torna in stato d'emergenza nazionale. Forse i coprifuoco serali non funzionano



Lunedì 26 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 296
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

DIVERSI PARERI I due virologi sulle nuove misure del governo

Galli: "Dpcm, chissà se basta". Clementi: "Stop al terrorismo"



○ CALAPÀ A PAG. 4

IL FATTO ECONOMICO Il freno di Confindustria sui contratti

Bonomi, tanti diktat e un solo risultato: meno soldi per tutti



○ FANA E ROTUNNO A PAG. 10 - 11

Virus da prima serata

» Marco Travaglio

Noni non siamo d'accordo con lui sull'ultimo Dpcm. Ma dobbiamo ammettere che ieri il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha usato le parole e i toni giusti, come quasi sempre dall'inizio della pandemia, per lanciare l'allarme senza diffondere allarmismo. Non sappiamo se, dopo il cedimento dell'altra notte all'ala più isterica e meno riflessiva del governo e della maggioranza, ne abbia ripreso il pieno controllo politico. Ma almeno ne ha dato l'impressione con un discorso asciutto, fermo, equilibrato, abile nel mascherare la babele cacofonica delle mille istituzioni che hanno messo le mani nel Dpcm numero 22, il meno coerente e razionale della collezione: ministri, vice-ministri, sottosegretari, consulenti, Quirinale, leader di partito, Comitato tecnico-scientifico, sindaci metropolitani, presidenti di Regione, sindacati, associazioni di categoria. Ovviamente nessuno d'accordo con gli altri.

Le leggende metropolitane della cosiddetta informazione ci descrivono sempre un uomo solo al comando che decide tutto da sé con pieni poteri e poi si diverte ad arrivare in ritardo alle conferenze stampa per creare la suspense. Ma ogni Dpcm è un parto sifibrante: ore e ore passate a sentire e risentire "autorità" che chiedono tutto e il suo contrario, con l'unica preoccupazione di passare il cerino acceso al vicino senza bruciarsi le dita. E il risultato, almeno ieri, s'è visto: un patchwork di norme e "raccomandazioni" che mescola misure utili e sacrosante ad altre inutili e deprimenti. Queste ultime, fra l'altro, stonano con le dichiarazioni rese ancora ieri al Corriere dalla più alta autorità scientifica del Cts, il presidente del Consiglio superiore di Sanità Franco Locatelli: "non siamo vicini alla perdita di controllo" dei contagi; l'Italia è "molto più preparata" (di prima e di altri paesi Ue) per "disponibilità di mascherine, tamponi, posti letto attivati o attivabili nelle terapie intensive e subintensive"; "solo un terzo dei soggetti infetti ha sintomatologia, in larga parte di limitata severità"; dunque bisogna "limitare al massimo gli spostamenti" e tenere "comportamenti responsabili", ma anche "mantenere i nervi saldi ed evitare il panico". Ecco: se le cose stanno così, si comprendono le raccomandazioni a spostarsi solo per lo stretto necessario, a evitare di ricevere in casa non-congiunti, ad aumentare lo smart working e la didattica a distanza per le scuole superiori visto che - Locatelli dixit - "il contesto di trasmissione principale rimane quello familiare/domiciliare, poi quello sanitario-assistenziale e lavorativo", per "alleggerire i trasporti", mentre "le scuole non sono tra i principali responsabili".

SEGUE A PAGINA 20

LUCI E OMBRE DEL DECRETO CONTE: "SACRIFICI NECESSARI, RIMBORSI SUI CONTI"

Contagi diurni e in famiglia: chiusure serali e tutti a casa



Annuncio all'Italia il premier Giuseppe Conte FOTO ANSA

■ I contagi sfondano quota 21mila. Il premier: "Stop alle 18 per bar e ristoranti. Chiusi teatri, cinema, palestre e piscine. Martedì il D.I. Indennizzi. Se fossi dall'altra parte, protesterei anch'io"

○ CASELLI E CAPOZZI A PAG. 2 - 3

DE LUCA, SALVINI BORBONICO

○ GAD LERNER A PAG. 3

PARLA CRIPPA (M5S)

"Asl e trasporti, troppi ritardi da Regioni e Mit"

○ DE CAROLIS A PAG. 2

CASATI MODIGNANI

"Una pandemia che può regalarci soltanto l'odio"



○ CAPOREALE A PAG. 6

LETTERE SELVAGGE

"Gli strani divieti che fanno di noi untori in libertà"

○ LUCARELLI A PAG. 8

PIETRE E POPOLO

"Niente scambi Perché dico sì a Franceschini"

○ MONTANARI A PAG. 16

MEDIAPART

Lactalis, la brutta frode del "formaggio sporco"



■ L'inchiesta della redazione investigativa di Discole (in partenariato con "il Fatto"): il gruppo francese ha violato per anni i controlli sulla sicurezza alimentare

○ A PAG. 14 - 15

» LA LEZIONE DEI GRECI

La seduzione cerchiamola dentro la voce

» Daniela Ranieri

Perché Ulisse, passando con la sua "nera nave" vicino all'isola delle Sirene, si fa legare all'albero e non mette la cera nelle orecchie?

A PAG. 18

La cattiveria

È in momenti come questi che vengono fuori gli italiani migliori. Quelli della sambuca alle 10 del mattino

WWW.SPINOZA.IT

Le firme

○ HANNO SCRITTO PER NOI: BOCCOLI, BORZI, CAPOZZI, COLOMBO, DALLA CHIESA, D'ESPOSITO, GARAVINI, GENTILI, MECAROZZI, PIZZI, RODANO, SCACCIAVILLANI, SCUTO, TRUZZI E ZILIANI



IL FOGLIO

quotidiano



Sped. in Abb. Postale - DL 35/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, BFC MILANO

UNA FOGLIATA DI LIBRI
TUTTI I MERCOLEDÌ
NELL'INSERTO

UNA FOGLIATA DI LIBRI
TUTTI I MERCOLEDÌ
NELL'INSERTO

ANNO XXV NUMERO 255

DIRETTORE CLAUDIO CERRASA

LUNEDÌ 26 OTTOBRE 2020 - € 1,80



Che danno è per il paese un'opposizione schiava dei nuovi negazionismi

L'estate sprecata di Salvini ("non ci sarà una seconda ondata, inutile terrorizzare le persone") ci dice quanto si perde ad avere un'opposizione incapace di svolgere il ruolo costruttivo di puntello del governo

Alcuni giorni fa, un importante senatore della Repubblica si è posto una domanda che probabilmente in queste ore si stanno ponendo milioni di cittadini italiani e si è chiesto che cosa ha fatto in questi mesi il governo per prevenire la seconda ondata. La domanda è legittima ed evidentemente il tentativo del governo di autodescrivere con compiacimento come un modello nella capacità di governare il virus è stato un tentativo maldestro che ha contribuito a nascondere una verità con cui oggi l'Italia sta facendo i conti: prevedere una seconda ondata così violenta e così repentina non era facile ma prevedere che una seconda ondata sarebbe arrivata non era invece così difficile. E a differenza della prima ondata - durante la quale era naturale farsi trovare impreparati - i cittadini oggi hanno tutto il diritto di chiedersi per quale ragione sia ancora così complicato fare i tamponi, per quale motivo le terapie intensive non siano state aumentate a sufficienza, per quale motivo i vaccini anti influenzali non siano stati distribuiti come si deve, per quale motivo i mezzi di trasporto non siano stati rafforzati a dovere, per quale motivo ci siano ancora posti da infermiere che non sono stati coperti e per quale motivo ciò che poteva essere organizzato per tempo semplicemente non è stato fatto.

Spiegare, persuadere. I doveri di un'autorità a legittimazione flebile

La tutela della salute pubblica e le proibizioni tassative, intrusive, esistenziali che si rincorrono da una fonte di decisione oggi frammentata. Bisogna mantenere una grandissima calma

Lasciamo da parte quattro camorristi e turbolenti che si accaniscono sui cassonetti nella notte a Napoli, e veniamo al dunque. Mai nell'arco delle nostre vite, boomer e millennial e non so più cosa confusi, mai abbiamo incontrato quella speciale declinazione dell'autorità che è la proibizione tassativa, intrusiva, esistenziale. Lasciamo stare la metafora del semaforo rosso che è sciatica: qui non si evita lo scontro, si vieta l'incontro. Lasciamo stare. Qui non si dice solo cosa devi fare per strada o in luoghi pubblici, si danno indicazioni rigorose sui contatti perfino in casa; qui non si mettono imposte e gabelle, si chiudono attività, si mette fuorilegge il lavoro, forse la scuola; eccetera. La rivolta è nelle cose, l'insubordinazione è istintuale, la parola coprifuoco sembra fatta per la violazione. La procedura selettiva, poi, è una rappresentazione canonica dell'ingiustizia o una sua efficace simulazione: un conto è dire tutti a casa per fermare il drago, un conto è dire tu sì tu no, questo si può fare e questo no, il tutto senza un orizzonte, senza che si intraveda la fine dell'incubo se non in modo nebuloso.

La "salute pubblica", come ci dice la storia, è la quintessenza del giacobinismo, della dittatura commissaria, dello stato d'eccezione.



CHI HA DATO I NUMERI SUL VIRUS

Prima della politica e dei dpcm. Virologi, epidemiologi, fisici e qualche sgangherato ricercatore a tu per tu con la pandemia. Quanto contano i modelli, le analisi, lo studio quantitativo. Che cosa ha imparato l'Italia dai dati e che cosa invece rischia di sbagliare. Un'indagine

di Enrico Bucci

Persone che danno i numeri. Se non fosse che questa frase è ambigua, uno dei modi per riferirsi agli scienziati potrebbe essere questa. Eppure, nell'immaginario comune di questo periodo che sta portando l'uomo della strada al limite dell'esasperazione, il senso proprio - quello per intendere di Galileo, quando si riferiva alla descrizione dell'universo come un gran libro scritto nel linguaggio dei numeri che gli scienziati devono saper leggere - si sta pericolosamente confondendo con quello volgare, con l'immagine cioè dei tecnici e dei ricercatori quali sgangherati propalatori di numeri e dati senza utilità. Anzi: persino alcuni ricercatori, principalmente di area clinica, hanno alimentato il mito che esisterebbe una sorta di "intuito scientifico", di cui in tempi di

epidemia il più importante è il "senso clinico", che permetterebbe quasi di toccare con mano la realtà e dare le indicazioni migliori attraverso la vicinanza diretta alla fonte di osservazione - in questo caso i malati.

Questa idea distorta del lavoro scientifico e della sua base quantitativa, anzi del suo stesso linguaggio numerico, è stata rafforzata dal proliferare di curve, tabelle di dati, intervalli di confidenza e di tutto il bestiario multiforme di simboli e quantità utilizzate da virologi, epidemiologi, fisici, ingegneri che quotidianamente riversano le loro considerazioni su ogni canale mediatico immaginabile. Ma che significa questa baroonda di considerazioni, a volte anche discordi? Come mai non si ha una voce univoca da parte della comunità scientifica, che ci dia le informazioni in modo uniforme, fatti salvi naturalmente i sempiterni eretici, pseudoscientisti e affini che sono presenti naturalmente anche fra i ricercatori?

Per orizzontarsi e dare una risposta a questa domanda, è indispensabile che il pubblico condivida almeno alcune delle più elementari nozioni sul ruolo di numeri, modelli, predizioni e descrizioni nelle scienze naturali e nell'epidemiologia in particolare.

Per orizzontarsi e dare una risposta a questa domanda, è indispensabile che il pubblico condivida almeno alcune delle più elementari nozioni sul ruolo di numeri, modelli, predizioni e descrizioni nelle scienze naturali e nell'epidemiologia in particolare; e nell'assumermi il compito di fare un tentativo che spero risulti

convينiente per il lettore, ne approfitterò per esaminare da vicino quello che sta succedendo nel nostro paese, sia tra gli scienziati che fra i miei concittadini, terreno di conquista di Sars-Cov-2. Cominciamo quindi dall'inizio.

Che cosa sono i modelli?

Se ci fosse chiesto a bruciapelo che cosa sia un modello, forse molti di noi farebbero riferimento alle riproduzioni in scala di qualche oggetto fisico reale, un po' come galeoni in bottiglia o le perfette riproduzioni di certe automobili. In realtà, per lo scienziato un modello è qualcosa di sostanzialmente diverso: è un sistema che non riproduce ciò che si intende studiare, se non nelle parti indispensabili al fine di descrivere il comportamento dell'oggetto di studio nella sua interezza. Nel caso ideale, l'oggetto di studio può essere modellato puramente mediante l'utilizzo di equazioni matematiche, le quali "sollecitate" opportunamente con dei numeri chiamati "parametri" dallo scienziato, producono un risultato che predice il comportamento dell'oggetto di studio reale nelle condizioni di interesse.

Detta così, può sembrare una procedura complicatissima: in realtà, noi continuamente costruiamo modelli mentali della realtà sotto forma di semplici equazioni, diamo valore ai parametri di queste equazioni e calcoliamo il risultato utile che ci interessa. Farò un semplice esempio di questa stupefacente capacità del nostro cervello. Immaginiamo di voler sapere se ci troveremo in tempo per pranzare con degli amici che abitano a Roma, partendo ad esempio da Napoli. Per saperlo, immagino che tutti cerche-

remo innanzitutto qual è il valore della distanza da percorrere da casa nostra a Napoli fino a casa dei nostri amici a Roma; poniamo che la strada da percorrere sia in totale lunga 200 km. La seconda informazione che ci serve - l'ora di partenza - può essere da noi arbitrariamente scelta; possiamo cioè stabilire di voler partire alle 10 del mattino. Infine, il terzo parametro - la velocità media a cui viaggeremo - può essere scelto arbitrariamente da noi in un certo range, poniamo da 90 a 130 km/ora.

Scegliamo di viaggiare a una media di 100 km/h, sappiamo a questo punto con certezza che in 2 ore arriveremo a casa dei nostri amici, dovendo percorrere 200 km a 100 km/ora; ed essendo partiti alle 10 del mattino, arriveremo in tempo per il pranzo. Cosa abbiamo fatto? Abbiamo estratto dal mondo reale tre parametri numerici - per la nostra auto una velocità media, per la strada una lunghezza e infine l'ora di partenza - e abbiamo risposto alla nostra domanda iniziale: sì, arriveremo in tempo per il pranzo. Non abbiamo avuto bisogno di sapere quanti alberi fiancheggiavano la strada, di che cilindrata o colore è la nostra auto, né il suo peso e nemmeno se il cielo fosse azzurro o grigio: da tutto il complessissimo mondo che colpirà i nostri sensi durante il viaggio, cioè, noi abbiamo estratto tre numeri, abbiamo usato un'equazione matematica - cioè una legge che data la velocità media e la distanza da percorrere ci permette di calcolare il tempo che ci impiegheremo - e abbiamo ottenuto una predizione di quanto accadrà: arriveremo in tempo.

Per lo scienziato, un modello è un sistema che riproduce ciò che si intende studiare, ma solo nelle parti indispensabili

Se ci fosse chiesto a bruciapelo che cosa sia un modello, forse molti di noi farebbero riferimento alle riproduzioni in scala di qualche oggetto fisico reale, un po' come galeoni in bottiglia o le perfette riproduzioni di certe automobili. In realtà, per lo scienziato un modello è qualcosa di sostanzialmente diverso: è un sistema che non riproduce ciò che si intende studiare, se non nelle parti indispensabili al fine di descrivere il comportamento dell'oggetto di studio nella sua interezza. Nel caso ideale, l'oggetto di studio può essere modellato puramente mediante l'utilizzo di equazioni matematiche, le quali "sollecitate" opportunamente con dei numeri chiamati "parametri" dallo scienziato, producono un risultato che predice il comportamento dell'oggetto di studio reale nelle condizioni di interesse.

Enrico Bucci, Ph.D. in Biochimica e Biologia molecolare (2001), è professore aggiunto alla Temple University di Filadelfia. Si occupa di dati bio-medici, frodi scientifiche e biologia dei sistemi complessi. "Cattivi scienziati" è la sua rubrica quotidiana sul Foglio dall'inizio della pandemia.





il Giornale



LUNEDÌ 26 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XL - Numero 42 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

NUOVO DECRETO

COLPO A SALVE

Pensano di mettere al sicuro il Paese chiudendo locali, palestre e teatri ma così distruggono solo l'economia. L'ira delle Regioni e degli industriali
SCONTRI, ADESSO LA PAURA ARRIVA ANCHE AL NORD

■ Un Dpcm dietro l'altro, senza valutare l'efficacia del precedente (ci vorrebbero giorni e dati che non vengono raccolti). L'importante è dimostrare che «stiamo facendo qualcosa», cancellando la vita notturna e a spese di poche categorie. Con il paradosso che si fa pagare il conto ai privati. E la paura di disordini sociali arriva al Nord.

servizi da pagina 2 a pagina 15

LIBERTÀ E MERCATO

OMICIDIO DI STATO DEL CETO MEDIO CON L'ALIBI COVID
 di Nicola Porro

Si ha l'impressione che ci stiano finalmente riuscendo. Ad uccidere i piccoli borghesi, le partite Iva, gli autonomi senza ordine, le attività professionali, commerciali e artigiane. Certo c'è il virus, e chi lo nega. Ma quello che non ha potuto l'ideologia marxista, e la pratica socialista, sta avvenendo con i dpcm. La cosa non vale solo per l'Italia. Certo. Ma perché, la dittatura del proletariato, che parolona in effetti, riguardava forse solo il Belpaese?

Negli anni questa classe sociale, che coincide con quella produttiva e con quella che si assume rischi, ha continuato a subire continui attacchi. Prima quelli fiscali, a cui sono corrisposti insulti reputazionali: sono la classe degli evasori. Poi quelli burocratico-regolamentari che hanno impedito loro di produrre e rischiare a piacimento, vivendo in un Paese illiberale dove è consentito solo ciò che è previsto dalla legge. In un ribaltamento logico del patto con lo Stato, in cui dovrebbe esser lecito tutto ciò che non è espressamente vietato.

Ecco, la classe di coloro che rischiano è il perno del nostro sistema economico. Quando si sbarca in una grande metropoli, non c'è un pianificatore che abbia deciso il numero di bar e ristoranti che debbano servire snack e caffè. È il mercato, i clienti reali e potenziali, che li seleziona. Il piccolo esercente convive con la grande catena. Per anni abbiamo cercato di applicare al parrucchiere le stesse regole in tema di smaltimento rifiuti (...)

segue a pagina 5

ENNESIMA IPOCRISIA

LA NUOVA VITA DELLA PAROLA RACCOMANDAZIONE
 di Francesco M. Del Vigo

«È fortemente raccomandato». Una volta, di fronte a questa affermazione, saremmo sobbalzati sulla sedia: «Pure lui? E chi lo ha raccomandato? Chi conosce?». Adesso, invece, terrorizzati, ci chiediamo: «Cos'altro vogliono impedirci di fare?». La seconda ondata di Covid ha scatenato anche una piccola rivoluzione semantica. Una volta si raccomandava un cugino al politico di turno per trovargli un impiego alle Poste. Ora è il governo che raccomanda a noi di lavarci le mani o uscire di casa solo per le emergenze. L'ultimo Dpcm è pieno di raccomandazioni, anzi di «forti» raccomandazioni. Con tutte le ambiguità che implica la parola stessa. Una volta, chi non accettava una raccomandazione, era una sorta di eroe civile. Adesso è trattato alla stregua di un delinquente. E se io rispedisco al mittente le raccomandazioni di Conte cosa mi succede? Mi multano? Mi arrestano? No, perché non è un divieto. È, appunto, una raccomandazione che, secondo il dizionario Treccani, è «un consiglio dato con tono di esortazione affettuosa o autorevole o anche velatamente minacciosa». Non ce ne voglia il premier, ma di affetto ne cogliamo poco. Le raccomandazioni (e l'affetto) ce le dà la nonna quando dice «Mi raccomando mettiti la sciarpa che fa freddo», non lo Stato. La raccomandazione dello Stato è solo il malcelato tentativo di imporci delle scelte che non può imporci di fatto: perché violano le più elementari libertà personali o perché (...)

segue a pagina 4

LO CHEF STELLATO SAVORITO

«Per i bar e i ristoranti questa è la mazzata finale»

Marco Gemelli



SIMBOLO Un gelataio disperato per le scelte di Conte fotografato dalla figlia. L'immagine è diventata virale

Prima sono venuti meno i turisti stranieri, adesso mancheranno all'appello anche i residenti. Per una città d'arte come Firenze, con il Dpcm del governo trova posto l'ultima tessera di un puzzle che compone il disegno (...)

segue a pagina 8

INTERVISTA A BRUNETTA (FORZA ITALIA)

«Il virus è il nuovo spread»

di Fabrizio de Feo

Onorevole Renato Brunetta, il presidente Conte sostiene di non vedere all'orizzonte uno scostamento di bilancio legato al nuovo

Dpcm. Le sembra plausibile? «È la solita sottovalutazione che in una situazione del genere rasenta l'irresponsabilità. Ai tempi del primo lockdown il ministro (...)

segue a pagina 9

IL RETROSCENA

Una pezza sui tanti errori

di Augusto Minzolini

Di contraddizioni, l'ennesimo Dpcm, ne ha tante, come è già successo. È tutta da provare, infatti, la logica per

cui un ristorante (allo stesso modo un cinema o un teatro), in cui il proprietario può decidere numero di clienti, di tavoli e la loro (...)

segue a pagina 3

IL COMMENTO

Torna il pranzo domenicale

di Tony Damascelli

Le nebbie d'autunno. Si portano appresso i riti di un tempo che questo tempo ha violentato. Ci hanno regalato

un'ora in più, per dormire, per vivere, ma vorremmo, forse, un anno in più, per cancellare il male contemporaneo. Il governo (...)

segue a pagina 8

L'ANALISI

La Azzolina è andata ko

di Massimo Arcangeli

«**P**er le scuole secondarie di secondo grado incrementiamo la didattica a distanza, almeno nella misura del

75%», ha detto Giuseppe Conte nella conferenza stampa di ieri. Lo speranzoso obiettivo, grazie all'incremento della didattica (...)

segue a pagina 10

LA SFIDA SOLITARIA DI UN IMPRENDITORE ALLA CORTE EUROPEA

Tributi e lavoro autonomo: Italia alla sbarra a Strasburgo

di Carlo Lottieri

Nei giorni scorsi l'iniziativa di Giorgio Fidenato contro il sostituto d'imposta, l'obbligo per le imprese di trattenere imposte dirette e contributi previdenziali e consegnarle allo Stato, ha conosciuto un'altra battuta d'arresto. Da anni l'imprenditore friulano è impegnato ad affermare il principio dell'eguaglianza di fronte alla legge, chiedendo che i lavoratori dipendenti abbiano lo stesso status di quelli autonomi. In particolare, Fidenato e i suoi avvocati hanno avviato iniziative legali per far sì che le imprese non siano più costrette ad operare quali agenti del sistema tributario, contro il dettato (...)

segue a pagina 6

SIMBOLO DEI PARTIGIANI

Addio Nicolini il «Diavolo» che fu tradito dai compagni

Sacchi a pagina 18

DAL GIRO ALLA MOTOGP

Ganna record e Morbidelli fanno sognare sulle due ruote

servizi da pagina 19 a pagina 24

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPOZIO) IN ALIQUOTA DEL 3,90 PER CENTO IN TUTTI I CASI.



IL GIORNO

del lunedì

LUNEDÌ 26 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Como, boom di sequestri. La Finanza in campo

**Un fiume di soldi e oro oltre il confine svizzero
Così funziona il traffico**

Pioppi a pagina 14



Sentenza a Pavia, posto in ospedale

**La lotta di Cristina
«Sclerosi e lavoro non si escludono»**

Pisanu a pagina 15

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Ecco che cosa non possiamo più fare

Da oggi ristoranti e bar chiusi alle 18, didattica a distanza nelle scuole superiori, sport senza pubblico, chiusi cinema e teatri. Niente feste con gli amici. Il premier Conte: «Non è un coprifuoco, ma è meglio se vi muovete solo per lavoro e necessità»

Servizi da p. 3 a p. 11

L'economia non può reggere

**Addio pazienza
I risarcimenti tutti e subito**

Raffaele Marmo

Questa volta non ci saranno fair play e pazienza che tengano. Le vittime economiche e sociali dello «strano» (e, forse, inutile) lockdown a metà non faranno sconti al Palazzo, né poco né punto. E, nonostante tutto, deve essersene reso conto lo stesso Presidente del Consiglio se, nell'annunciare le nuove restrizioni, ha insistito sui ristori e sui risarcimenti da far confluire direttamente e immediatamente sul conto corrente dei più colpiti: ristoratori, titolari di bar e palestre, albergatori, per citare i primi fella lista, ma anche tutto il mondo delle partite Iva dell'indotto e dei servizi connessi. Insomma: questa volta i soldi servono tutti e subito. E non è detto che bastino per evitare la pandemia sociale.

Continua a pagina 2

**INTERVISTA AD AMANDA SANDRELLI, GIOIE E DOLORI DI UNA FAMIGLIA
«MAMMA È UNA BIMBA SOLARE, PAPÀ È OMBROSO MA ANCHE TENERO»**

Amanda Sandrelli con mamma Stefania e papà Gino Paoli

Cutò alle pagine 18 e 19



DALLE CITTÀ

Milano

**Under 29 ed emergenza:
contratti giù del 40 per cento**

Gianni nelle Cronache

Milano

**Il Manzoni fa dietrofront
Liceo aperto a tutti**

Servizio nelle Cronache

Milano

**L'assessore Tasca:
«Conti in ordine ma c'è il nodo Sea»**

Mingioia nelle Cronache



Fiori sui ponti per impedire la sosta alle due ruote

**Amsterdam frena le bici
No ai parcheggi selvaggi**

Ponchia a pagina 21



Mauro Boselli, sceneggiatore record del fumetto

**«Il mio Tex è un giusto
Ma ama l'imprevedibile»**

Bonzi a pagina 25

PROSCIUTTO TOSCANO DOP

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCNVE-N° 298 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Lunedì 26 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Addio al fondatore Mister Samsung dalla bottega di famiglia alla cima del mondo
Michelangelo Cocco a pag. 10



Trent'anni dalla morte Tognazzi, genio scorretto che trasformò la vita in una grande abbuffata
Valerio Caprara a pag. 12



La scrittrice Napoli piange Delia Morea nei suoi libri diede voce alla città
Ida Palisi a pag. 13



«Aiuti subito per chi chiude»

► In vigore le nuove misure: stretta su locali e palestre. Conte: sacrifici adesso per un Natale tranquillo
Sostegno alle aziende: in arrivo i primi cinque miliardi. Procedura rapida per 350mila imprese in crisi

Dalla scuola ai negozi
SMETTIAMOLA DI GIOCARE A SCARICABARILE

Mauro Calise

Il gioco più pericoloso, oggi, è quello del capro espiatorio. Ne abbiamo visto un'anteprima in questi giorni. Governatori contro Ministri, Sindaci contro Governatori, Opposizione contro Governo. E i cittadini esasperati contro tutti. Uno scenario descritto lucidamente da Severgnini sul Corriere - in cui richiamo di precipitare se perdiamo la capacità di analizzare, distinguere e proporre conservando il senso della realtà.
Continua a pag. 47

Le idee

CAOS TRASPORTI COSA FARE ORA E PER IL FUTURO

Ennio Cascetta

Con la seconda ondata della pandemia si ripresenta il problema degli assembramenti e del sovraffollamento del trasporto pubblico, indicato inevitabilmente tra i settori che più gravano sull'innalzamento dei numeri del contagio. Come è avvenuto per la sanità stiamo scoprendo l'importanza di un servizio di «cittadinanza» essenziale e si ripresentano le conseguenze della riduzione di fondi dedicati a livello nazionale.
Continua a pag. 47

Il derby Apre Roberto, pareggia Lorenzo, chiude Petagna



Contrasto tra i fratelli Insigne (FOTO PINCOZZI)

Majorano, Ventre e servizi nello Sport

Il punto
NAPOLI E BENEVENTO DUE PROGETTI VINCENTI

Francesco De Luca a pag. 25



Il rinnovo
Gattuso: sono all'antica contratto senza clausole

L'Inviato Pino Taormina a pag. 36

Cifoni, Conti, Evangelisti e Santonastaso alle pagg. 2 e 3

La guida alla quotidianità nella seconda ondata
Orari, permessi e raccomandazioni cosa si può fare o non fare da oggi

Cosa è possibile, o non è possibile, fare da oggi? Bar e ristoranti chiudono alle 18, stop a piscine, cinema e stazioni sciistiche. Re-
stano aperti parrucchieri e negozi. Non slittano i matrimoni ma è vietato festeggiare.
Malfetano e Pirone alle pagg. 4 e 5

L'unità di crisi
«In Campania misure più severe»

Sintomatici in aumento, piene terapie intensive e corsie
De Luca: «Provvedimenti del governo insufficienti»

Mary Liguori, Mautone, Pirro e Porcaro alle pagg. 6 e 7

Le interviste Cafiero de Raho e Roberto Andò
«Negli scontri a Napoli asse clan-estremisti e rischio emulazione»
«A teatro e al cinema non ci si contagia un delitto chiuderli»

C'è un grave rischio dopo gli scontri di Napoli: «È quello dell'asse clan-estremisti e il rischio emulazione». Lo dice Federico Cafiero de Raho, Procuratore Nazionale Antimafia.
Del Gaudio a pag. 8

«Teatri e cinema non vanno chiusi, sono luoghi sicuri. È stata una fuga in avanti, può essere colpo mortale». Parla Roberto Andò, direttore del Teatro Stabile di Napoli.
Fiore a pag. 13

Napoli, il sole d'autunno e il virus
LA GRANDE BELLEZZA E L'ARIA AVVELENATA



Giuseppe Montesano

Una settimana di splendore, ecco l'ultima settimana appena trascorsa in questo Sud

che a volte ti ipnotizza con la sua bellezza. Luce tenera sui muri delle case e sui corpi, nitide visioni delle isole e del Vesuvio.
Continua a pag. 46



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142 - N° 298 ITALIA

NAZIONALE



Lunedì 26 Ottobre 2020 • S. Evaristo

IL MERIDIANO

Seleziona le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Tecnologia
Smartphone e carte al tramonto al loro posto basterà la mano
Malfetano a pag. 13



Ciclismo, la 103ª edizione
Il Giro d'Italia al fotofinish trionfa l'inglese Hart per 39" Ganna re delle cronometro
Gugliotta nello Sport



Il Messaggero
PRIMO!
ilmessaggero.it/sport

Come usare i fondi
La lotta impari contro il virus senza l'arma della banca dati

Francesco Grillo

«Dov'è la conoscenza che abbiamo perso nell'informazione? Dov'è la saggezza che abbiamo perso nella conoscenza?». Fu Thomas Stearns Eliot, cento anni fa e grazie all'intuizione di cui si nutrivano i grandi poeti, a fornire la spiegazione più sbalorditivamente esatta del paradosso che l'Italia e l'Occidente sta vivendo in questi mesi di epidemia fuori controllo: non necessariamente un aumento di informazioni incrementa la nostra conoscenza; e non è inevitabile che maggiore conoscenza si traduca nella saggezza che occorre per governare società complesse.

Nel mondo dei "big data", il fallimento che consegniamo alla Storia è che mentre la quantità di informazioni che riguardano tutti raddoppiano ogni diciotto mesi, siamo - dopo otto mesi dall'inizio della pandemia - senza neppure uno straccio di banca dati, sia a livello italiano che europeo, che permetterebbe ad un politico o ad uno studioso di capire come risolvere - città per città - l'equazione difficile che il virus ci impone.

Lo scandalo è che, in un contesto nel quale la "privacy" fu, da tempo, sacrificata sull'altare di onnipotenti monopoli digitali, abbiamo rinunciato per difenderne il simulacro, alla più potente arma che avevamo a disposizione per combattere il nemico che sta vincendo.

Continua a pag. 16

Aiuti "automatici" alle imprese

► Pronto il decreto sul sostegno alle aziende in crisi per le chiusure: sono circa 350mila. Procedura rapida per chi ha già avuto fondi durante il lockdown. In arrivo 5 miliardi

ROMA Subito una rata da 5 miliardi di euro per gli aiuti "automatici" alle imprese. Poi conferma del credito di imposta per le locazioni, degli aiuti alla filiera alimentare e cancellazione della rata Imu di dicembre. Pronto il decreto sul sostegno alle aziende in crisi per le chiusure: sono circa 350mila. Procedura rapida per chi ha già avuto fondi durante il lockdown.
Bisozzi, Cifoni, Conti, Loiacono, Mangani, e Melina da pag. 2 a pag. 9

I divieti in vigore fino al 24 novembre

Colazione al bar ma niente cinema tutto quello che (non) si potrà fare

ROMA Si potrà fare colazione al bar ma non si potrà andare la sera al cinema. Ecco quello che si potrà fare e ciò a cui, per un mese almeno, do-



vremo rinunciare con l'ultimo Dpcm anti-Covid in vigore dalla mezzanotte scorsa. Stop a piscine, palestre stazioni scistliche.
Pirone a pag. 4

Rifiuto dei sanitari davanti all'emergenza

I medici di base: «No ai test ai pazienti» Pressing del governo: tocca a loro farli

Mauro Evangelisti

I medici di base non faranno i test ai pazienti, respinta la richiesta di eseguire tamponi e assi-



stenza ai pazienti in isolamento. Il governo, però, insiste: «Non possono rifiutarsi di fare test e terapie di fronte all'emergenza».

A pag. 8

Uno contro l'altro per la prima volta in serie A in Benevento-Napoli



La sfida dei fratelli Insigne
In gol entrambi da avversari

I fratelli Insigne: Lorenzo (Napoli) e Roberto (Benevento) foto ANSA/Mel nello Sport

Errori giudiziari, rimborsi record: Capitale sul podio

► Le sviste dei giudici costano 28 milioni l'anno Roma al terzo posto per le ingiuste detenzioni

Michela Allegri

Le cifre sono da capogiro: dal 1991 al 31 dicembre 2019 in Italia ci sono stati 28.893 errori giudiziari. Quasi mille all'anno. E la spesa per lo Stato, tra risarcimenti e indennizzi, è altissima: oltre 28 milioni di euro l'anno. Ma quali sono le città dove la giustizia sbaglia di più? I primi tre posti della classifica delle ingiuste detenzioni se li aggiudicano Napoli, Reggio Calabria e Roma.

Questione romana

Il piano di crescita che è necessario per la ripartenza

Marco Simoni

Parliamo di "Questione romana" non per vezzo, ma per sottolineare il fatto che Roma è oggi (...)
Continua a pag. 16

Lee aveva 78 anni

La ditta di famiglia divenuta impero: addio Mr. Samsung

SFUI Il suo motto, un vero e proprio marchio di fabbrica, era: «Cambiamo tutto, tranne moglie e figli». Ed è proprio attraverso la continua innovazione che Lee Kun-hee, morto ieri all'età di 78 anni, era riuscito a trasformare Samsung nel più grande conglomerato industriale della Corea del sud e in un brand globale iconico.



Cocco a pag. 11

Buona Spesa, Italia!

mdspa.it | mdwebstore.it | md-viaggi.it

IL BRANNO BRANNO

PESCI, AFFARI IN MIGLIORAMENTO

Buongiorno, Pesci! Luna nel vostro segno apre una settimana che annuncia miglioramenti significativi nel lavoro ma anche nel privato. Accanto a Nettuno, risveglia il poeta che alberga in voi. Cantate pure il vostro amore senza timori, mercoledì - tra soli due giorni - Venere tornerà amica e si aggiungerà alle altre stelle positive, tutte quante. Un finale del mese spettacolare e novembre ottimo. Auguri

L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

del lunedì

LUNEDÌ 26 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Rimini, parcheggiate fuori dall'ospedale

**Medici e infermieri sotto tiro dei vandali
Danneggiate 70 auto**

Buscaglia a pagina 12



La morte di Germano Nicolini

«Mio padre Diavolo, eroe e Cavaliere»

Scullin a pagina 15

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Ecco che cosa non possiamo più fare

Da oggi ristoranti e bar chiusi alle 18, didattica a distanza nelle scuole superiori, sport senza pubblico, chiusi cinema e teatri. Niente feste con gli amici. Il premier Conte: «Non è un coprifuoco, ma è meglio se vi muovete solo per lavoro e necessità»

Servizi da p. 3 a p. 11

L'economia non può reggere

**Addio pazienza
I risarcimenti tutti e subito**

Raffaele Marmo

Questa volta non ci saranno fair play e pazienza che tengano. Le vittime economiche e sociali dello «strano» (e, forse, inutile) lockdown a metà non faranno sconti al Palazzo, né poco né punto. E, nonostante tutto, deve essersene reso conto lo stesso Presidente del Consiglio se, nell'annunciare le nuove restrizioni, ha insistito sui ristori e sui risarcimenti da far confluire direttamente e immediatamente sul conto corrente dei più colpiti: ristoratori, titolari di bar e palestre, albergatori, per citare i primi fella lista, ma anche tutto il mondo delle partite Iva dell'indotto e dei servizi connessi. Insomma: questa volta i soldi servono tutti e subito. E non è detto che bastino per evitare la pandemia sociale.

Continua a pagina 2

**INTERVISTA AD AMANDA SANDRELLI, GIOIE E DOLORI DI UNA FAMIGLIA
«MAMMA È UNA BIMBA SOLARE, PAPÀ È OMBROSO MA ANCHE TENERO»**

Amanda Sandrelli con mamma Stefania e papà Gino Paoli

Cutò alle pagine 18 e 19



**UNA LUNGA
STORIA D'AMORE**

DALLE CITTÀ

Bologna, il segretario Dem

**Tosiani chiede gioco di squadra
«Uniti dalla parte di chi soffre»**

Carbutti in Cronaca

Bologna, aveva 86 anni

**Carisbo piange Sacchi Morsiani,
storico presidente**

Servizio a pagina 6

Castel D'Aiano, è grave

**Pauroso incendio in un capannone
Uomo ustionato**

Servizio in Cronaca



Fiori sui ponti per impedire la sosta alle due ruote

**Amsterdam frena le bici
No ai parcheggi selvaggi**

Ponchia a pagina 21



Mauro Boselli, sceneggiatore record del fumetto

**«Il mio Tex è un giusto
Ma ama l'imprevedibile»**

Bonzi a pagina 25

PROSCIUTTO TOSCANO DOP

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM

BLUENERGY
 CAMBIA LA TUA VECCHIA CALDAIA E GODI SUBITO DELLA DETRAZIONE DEL 36%!
 Info sit: www.blueenergygroup.it

LUNEDÌ 26 OTTOBRE 2020
IL SECOLO XIX
 DEL LUNEDÌ

IL 35% DELLA SPESA RESIDUA LO POTRAI PAGARE ANCHE IN COMODE RATE.
 800 087 587
 * Per maggiori informazioni visita www.ars.italia.it o www.arspromote.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA
 L.50C - Anno CXXCV - NUMERO 42, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 191 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

PER GLI AQUILOTTI 2-2 A PARMA, SEGNA AGUDELO
Spezia, vittoria sfumata al 92'
Juve, solo un punto col Verona
 L'INVIATO ARDITO E ALTRI SERVIZI / PAGINE 30-34



MAGLIA ROSA ALL'ULTIMO GIORNO
Il Giro d'Italia a Geoghegan Hart
Ciclisti italiani mai così male
 L'INVIATO VIBERTI / PAGINA 36



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 12
Economia-Matrimo	Pagina 13
Genova	Pagina 14
Programmi-Tv	Pagina 25
Arte	Pagina 26
Sport	Pagina 30

CONFERMATA DAL DECRETO LA CHIUSURA SERALE PER BAR E RISTORANTI. STOP PER SALE TEATRALI E CINEMATOGRAFICHE, PISCINE E PALESTRE. SCUOLA, IN LIGURIA NUOVE REGOLE DA DOMANI

Il coprifuoco alle 18 spacca l'Italia

Conte: «Così salveremo il Natale»

In arrivo aiuti economici per 350 mila imprese. La proposta di Toti: «Pensare a orari separati per chi ha più di 70 anni»

IL COMMENTO
FRANCESCO MUNARI
IDANNI
DI UNA
NAVIGAZIONE
A VISTA

I contenuti dell'ennesimo Dpcm che vorrebbe provare (ma il condizionale è d'obbligo) a contenere l'epidemia, confermano le anticipazioni dei media generalisti (quotidiani, tv, social), e insistono purtroppo su leit-motiv che lasciano quanto meno perplessi.

L'obiettivo resta ed è sempre lo stesso: penalizzare asserite "attività non essenziali", colpendo sproporzionatamente interi settori economici e fasce di età, preferibilmente i giovani.

Non è auspicabile per chi governa, a ogni livello, mettere gli uni contro gli altri, ma la direzione verso cui sembrano dirigersi i nostri governanti è esattamente quella, con l'aggiunta di un cinico uso politico-elettorale della più grave crisi della storia della Repubblica da parte delle forze politiche, ad onta dei richiami all'unità pur autorevolmente provenienti dal Presidente Mattarella e dallo stesso Papa Francesco. E allora qualche critica, stavolta un po' più severa, forse è meritata. Due punti di partenza. Il primo: pare evidente che, quando mai le avessimo avute, oggi siamo ben lungi dal possedere conoscenze e tanto meno capacità di gestire il tracciamento dei contagi: le proposte contraggono il virus non sapendo come.

SEQUE / PAGINA 12

Il premier Conte firma il decreto sul semi-lockdown. Confermata la chiusura alle 18 per bar e ristoranti. Si fermano cinema, teatri, palestre, piscine. Anche nelle scuole liguri da domani almeno il 75% di lezioni a casa. Proteste dal mondo del commercio e dello sport. «Provarei rabbia anche io ma dobbiamo salvare il Natale», dice Conte, che promette ristori economici. Toti: «Invece di chiudere, diversificare gli orari in base all'età».

SERVI / PAGINE 2-9

IL COMMERCIO
Edoardo Meoli
Ristoranti genovesi in rete
per le consegne a casa
«Resistiamo ma è dura»

I ristoranti genovesi cercano di limitare i danni creando una rete per le consegne a domicilio. «È l'ultima spiaggia».

L'ARTICOLO / PAGINA 15



IL MONDO DEL TEATRO
CHIEDE ASCOLTO:
«SALVARE LA CULTURA»
 L'ARTICOLO / PAGINA 9

IL REPORTAGE
Odissea San Martino
«Due giorni di attesa per avere un letto»

Mario De Fazio

Malati in coda da ore per una visita. Malati che da più di due giorni sono su una barella, in attesa di un letto in un reparto. Il pronto soccorso del San Martino è da giorni in ginocchio. «Non ce la facciamo più, mancano medici e infermieri», denunciano i sindacati. E il direttore dell'emergenza Gratarola ripete: «Cerchiamo di resistere».

L'ARTICOLO / PAGINA 7



Genova, auto pirata sui giardinetti. Grave ragazza incinta
 I sopralluoghi dei vigili di Genova nel quartiere di Quezzi subito dopo l'incidente (foto Pambianchi) GRASSO / PAGINE 16 E 17

L'APPELLO
Lasciate le piscine aperte ai ragazzi
e li terrete al sicuro

ANGIOLOVEROLI

Come società Andrea Doria portiamo avanti i valori dello sport dal 1895, ed è nostra intenzione farlo per tanti anni ancora. Abbiamo festeggiato a Genova un mese fa i nostri primi 125 anni. Siamo una delle poche polisportive rimaste in Italia. Abbiamo quasi 3 mila soci, molti bambini e anche tante persone non più giovanissime.

L'ARTICOLO / PAGINA 8

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

LUNEDÌ TRAVERSO **CHI CORRE DIETRO IL COVID** **CLAUDIO PAGLIERI**

Ieri mattina sono andato a correre al Porto Antico e ho notato più runner del solito. Molti con i capelli grigi, alcuni evidentemente alle prime esperienze, e ho pensato che in mezzo a mille cervellotti divieti è logico che la gente si metta a fare le poche cose consentite. Pensandoci bene, sarebbe un'occasione fantastica per migliorare le nostre vite e le nostre città. Basta cambiare prospettiva. Dare un'unica, chiara indicazione che vale per tutto («Mettete le mascherine e state distanti, altrimenti vi multiamo»), e per il resto dire cosa si può fare: correre, andare in bici, passeggiare nei parchi, prendere il sole, pulire le spiagge, pulire i sentieri, piantare un albero, cucinare per i poveri, leggere un libro su una panchina, giocare a tennis, nuotare. È poi consentito non litigare sui social e non ascoltare il bollettino quotidiano dei morti. Perché su questo sto col ct Mancini, sepolto di critiche per avere postato una vignetta che diceva «Hai idea di come ti sei ammalato?». «Guardando i tg». Una battuta che fa sorridere (sì, si può sorridere anche del Covid) e riflettere: da atleta, Mancini sa che chi esce di casa per la sua dose quotidiana di aria e di sole e di attività fisica, mangia con attenzione e non è sovrappeso, ha meno probabilità di ammalarsi (e se si ammala, ha più probabilità di guarire) di chi si chiude in casa davanti alla tv, rischiando ansia, depressione, crollo delle difese immunitarie. Da lunedì prossimo farò la mia parte, e di Covid non parlerò più. —

AURUM
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
 *fino al massimale di legge
 Genova Corso Buenos Aires 81 R
 la farica (metra Odono)
 lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Lunedì 26 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 296 - € 1,20
San Folco Scotti Vescovo

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 Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1.40 - ISSN 0391-6990

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

GOVERNO IN CONFUSIONE

Conte chiude un po' a casaccio

*Cinema, palestre e teatri fermi
Bar, pub e ristoranti: stop alle 18
E nessuno sa motivare la scelta* | *Ci sarà un decreto per risarcire
i lockdown, ma bisogna pagare
anche i debiti fatti per riaprire* | *Ieri altri 161.880 tamponi
Falso allarme per 140.607
Sono risultati positivi 21.273*

Il Tempo di Osho

Salvi trasporti e scuola perché sono «necessari»



Barbieri a pagina 2

DI FRANCO BECHIS

Quanti baristi sono positivi al coronavirus? Quanti ristoratori, camerieri, attori teatrali, dipendenti di sale cinematografiche, addetti delle palestre? E quanti clienti o spettatori? Più o meno degli alunni delle scuole? Più o meno dei loro professori?

segue a pagina 2

Le promesse mancate di Giuseppe

Tracciamento, medici e letti

Dal governo soltanto annunci

De Leo a pagina 7

Il fallimento di Palazzo Chigi

Gli italiani non si faranno più

prendere in giro dal premier

Paragone a pagina 6

La protesta a Piazza del Popolo

Dopo la notte di scontri

quattro arresti tra gli ultrà

Ossino a pagina 14

LA CHIESA DI PAPA BERGOGLIO

Francesco sceglie

13 nuovi cardinali

sacerdoti di strada



Coletti a pagina 10

IL FISCO GLI CONTESTA L'USO ECCESSIVO DI SAPONE RISPETTO AL REDDITO DICHIARATO

Parrucchiere evasore incastrato dallo shampoo

Un commerciante di Ardea

E c'è chi inaugura il bar mentre il premier parla

Gobbi a pagina 13

... Per il Fisco ogni strumento è buono per incassare. L'ultimo esempio: un salone da parrucchiere di Roma, che si ritrova a dover versare allo Stato quasi 80mila euro perché, secondo l'Agenzia delle Entrate, il consumo di shampoo dichiarato nel 2014 fa presumere un maggior numero di clienti e, quindi, un ricavo complessivo più alto di quello indicato nella dichiarazione dei redditi.

levoella a pagina 15

L'allarme degli albergatori

Bocca: «I soldi a pioggia non servono a niente»

Terzi a pagina 8



Curioso di conoscere l'orario di chiusura del negozio di Palazzo Chigi. E pure il giorno, il mese e l'anno. Dpem del popolo

LAURENTI

COMPRO E VENDO

ROLEX

PATEK PHILIPPE

AUDEMARS PIGUET

OCCASIONI GRANDI MARCHE

www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Il diario

di Maurizio Costanzo



Mi dicono - e non stento a crederlo - che in questo periodo difficile vivono un grande successo maghi, astrologi e tutti coloro i quali ci raccontano il futuro, anche il giorno per giorno. Sui giornali sembra che la prima cosa che molti lettori vanno a leggere, è l'oroscopo, che ci dice come andranno le 24 ore. Non c'è da stupirsi. D'altra parte, non puoi collezionare solo notizie angosciose che riguardano te, le tue amicizie e la tua famiglia. Tanto vale consolarsi con l'astrologo che ti dice «Vai tranquillo, il tuo segno è in una buona congiunzione astrale». Vi avviso: cercate di sapere, oltre al vostro segno, anche qual è l'ascendente, perché, come suol dirsi, una mano lava l'altra.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Nuovo farmaco con formula Sillexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spensierati alla vita.



LA NAZIONE

del lunedì

LUNEDÌ 26 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Fiorentina, vittoria per 3-2 sull'Udinese

Castrovilli show Una doppietta per salvare Iachini

Chirichigno, Galli, Giorgetti e Marchini nel Qs



Le imprese temono il tracollo

Toscana, il piano d'emergenza per gli ospedali

Casali, Costa e Ulivelli alle p. 14 e 15

IL CALORE CI UNISCE.



IG Italgas
www.italgas.it

Ecco che cosa non possiamo più fare

Da oggi ristoranti e bar chiusi alle 18, didattica a distanza nelle scuole superiori, sport senza pubblico, chiusi cinema e teatri. Niente feste con gli amici. Il premier Conte: «Non è un coprifuoco, ma è meglio se vi muovete solo per lavoro e necessità»

Servizi da p. 3 a p. 11

L'economia non può reggere

Addio pazienza I risarcimenti tutti e subito

Raffaele Marmo

Questa volta non ci saranno fair play e pazienza che tengano. Le vittime economiche e sociali dello «strano» (e, forse, inutile) lockdown a metà non faranno sconti al Palazzo, né poco né punto. E, nonostante tutto, deve essersene reso conto lo stesso Presidente del Consiglio se, nell'annunciare le nuove restrizioni, ha insistito sui ristori e sui risarcimenti da far confluire direttamente e immediatamente sul conto corrente dei più colpiti: ristoratori, titolari di bar e palestre, albergatori, per citare i primi fella lista, ma anche tutto il mondo delle partite Iva dell'indotto e dei servizi connessi. Insomma: questa volta i soldi servono tutti e subito. E non è detto che bastino per evitare la pandemia sociale.

Continua a pagina 2

INTERVISTA AD AMANDA SANDRELLI, GIOIE E DOLORI DI UNA FAMIGLIA «MAMMA È UNA BIMBA SOLARE, PAPÀ È OMBROSO MA ANCHE TENERO»

Amanda Sandrelli con mamma Stefania e papà Gino Paoli

Cutò alle pagine 18 e 19



UNA LUNGA STORIA D'AMORE

DALLE CITTÀ

Firenze

Scoppia focolaio a Villa Ulivella Stop ai ricoveri dagli altri ospedali

Ulivelli in Cronaca

Firenze

L'assessore Sacchi: «Teatri e cinema non vanno chiusi»

Fichera in Cronaca

Firenze

Il genio Collodi Celebrazione alle Porte Sante

Mugnaini in Cronaca



Fiori sui ponti per impedire la sosta alle due ruote

Amsterdam frena le bici No ai parcheggi selvaggi

Ponchia a pagina 21



Mauro Boselli, sceneggiatore record del fumetto

«Il mio Tex è un giusto Ma ama l'imprevedibile»

Bonzi a pagina 25

**PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP**

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 27 - N° 42

Lunedì 26 ottobre 2020

Oggi con Affari&Finanza

In Italia € 1,50

Covid, la rivolta della cultura

Contro la chiusura di cinema e teatri si mobilitano i comuni e il mondo dello spettacolo. L'adolescenza rubata a una generazione allarma gli psicologi. E la didattica nelle superiori è un rompicapo. Cinque miliardi per risarcire il lockdown parziale

La svolta delle Regioni: niente tamponi agli asintomatici

L'editoriale

Il virus della ribellione

di Ezio Mauro

L'unico attore sociale che ancora mancava nella crisi più clamorosa della modernità è dunque arrivato in scena, presentandosi a Napoli: è il ribellismo che scende in piazza, incurante dei contatti, della calca, delle urla senza mascherina perché è contro tutto, la Regione, il governo, le regole, la prudenza, la paura, in quanto è fuori dal sistema, alla deriva in un luogo sconosciuto della politica dove anche il contratto tra lo Stato e i cittadini pare non avere più valore. Tutto sembra sempre estremo quel che si sceneggia a Napoli, con la rabbia dei disoccupati e l'incertezza precaria di chi vive dei piccoli lavori minacciati dal lockdown, strumentalizzate entrambe dai fascisti di CasaPound che soffianno sul fuoco, incoraggiate dai centri sociali che appoggiano "una rivolta per non morire", sfruttate dalla camorra che nel declino dell'economia ufficiale vede crescere la sua economia parallela e il mercato dell'usura.

● continua a pagina 25

Il governo vara una nuova stretta per contenere la pandemia (ieri 21.273 nuovi contagi) e promette risarcimenti per le categorie penalizzate dalle chiusure. Protesta il mondo della cultura e dello spettacolo. La scuola è divisa sul ritorno della didattica a distanza. Le Regioni chiedono di non fare più tamponi agli asintomatici.

I servizi ● da pagina 2 a pagina 19

Le idee

Una democrazia senza tempo libero

di Gabriele Romagnoli ● a pagina 24

La presunzione di rinunciare all'arte

di Nicola Lagioia ● a pagina 2

Rammendiamo le nostre vite

di Natalia Aspesi ● a pagina 6

Wilton Gregory, primo cardinale afroamericano



▲ In Vaticano Papa Francesco e Wilton Gregory

La scelta anti-Trump di Papa Francesco

di Paolo Rodari ● a pagina 21

Parla il leader curdo

"L'Occidente fermi Erdogan Siamo vittime di pulizia etnica"



di Gianni Verneti ● a pagina 23

Memoria e diritti

Dall'emergenza può nascere nuova civiltà

di Luigi Manconi e Chiara Tamburello

A quarant'anni dalla morte di Franco Basaglia (29 agosto 1980) quello che appariva come un pensiero eretico, o comunque irregolare, rivela oggi la forza di un classico, che offre nuove scoperte e spunti inediti.

● alle pagine 26 e 27

SCARPA

SHOP ONLINE - SCARPA.NET



MOJITO THE ORIGINAL.

Vince Geoghegan Hart

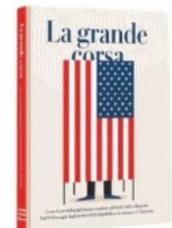
Un gregario sul tetto del Giro d'Italia



di Cosimo Cito ● a pagina 31

Oggi in edicola

Le elezioni Usa in un volume da collezione



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

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

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

con La grande corsa alla Casa Bianca € 16,40

NZ



Europa La sfida dei fondi Ue 40 miliardi in cerca di imprese

Cinema Alla festa di Roma trionfano le storie dei ragazzi



Calcio Juventus, la grande paura Sotto col Verona, pareggia Kulusevski

BLUENERGY advertisement: CAMBIA LA TUA VECCHIA CALDAIA E GODI SUBITO DELLA DETRAZIONE DEL 65%.

LA STAMPA

LUNEDÌ 26 OTTOBRE 2020

IL 35% DELLA SPESA RESIDUA LO POTRAI PAGARE ANCHE IN COMODE RATE. 800 087 587

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.294 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

COVID: OLTRE 21 MILA CONTAGI, 128 MORTI. CONTE: SACRIFICI PER SPERARE IN UN NATALE SERENO. ZAMPA: NON C'È ECONOMIA SENZA SALUTE, SEGUIRE GLI ESPERTI

L'Italia si spegne alle 18, scoppia la rivolta

Dallo spettacolo alla ristorazione: così non riapriremo più. Gualtieri: entro metà novembre indennizzi per 350 mila aziende

IL SOSTEGNO ALL'ECONOMIA E I RISCHI

SOLDI SUBITO DOVE SERVONO E NON A PIOGGIA

PIETRO GARIBALDI

La seconda ondata del virus ha colto impreparati governo e istituzioni locali. Dopo un'estate passata a discutere su come spendere i miliardi europei che ancora non ci sono, con la fine dell'ora legale siamo tornati ai Decreti del presidente del Consiglio che normano cosa possiamo fare e chi può lavorare.

CONTINUA A PAGINA 19

I DIRITTI DI CHI VUOLE PROTESTARE

LA POLITICA DIALOGHI CON LE PIAZZE

DONATELLA DI CESARE

È facile condannare la rabbia, è semplice criminalizzare il dissenso, è comodo gridare all'eversione. Perché così si liquida la faccenda. Ma il rischio è limitarsi a fare dietrologia, a individuare chi c'è "dietro", a ipotizzare una "sapienza regia".

CONTINUA A PAGINA 19

Il premier Conte firma il Dpcm con lo stop al tempo libero e chiede agli italiani «sacrifici per sperare in un Natale sereno».

I PROVVEDIMENTI

DA OGGI FINO AL 24 NOVEMBRE

Scuola, sport e feste: le regole della stretta

PAOLO RUSSO

Il governo chiude cinema, teatri, palestre, piscine e impianti sciistici (con una possibile deroga). Spostamenti liberi invece tra Regioni. Il provvedimento firmato ieri mattina dal premier Giuseppe Conte è in vigore da oggi fino al 24 novembre e fissa le nuove restrizioni.

IL VADEMECUM ALLE PAGINE 4 E 5

LE INTERVISTE

IL SINDACO: FA SOLO CONFUSIONE

Napoli, De Magistris attacca De Luca "Tiranno confuso"

NICCOLÒ ZANCAN - P. 8

IL GOVERNATORE LIGURE: DECRETO SBAGLIATO

Toti: bisognava chiudere in casa solo i più fragili

MARCO MENDUNI - P. 8

IL LOCKDOWN

L'impressione di ritornare al Medioevo



Milano: il Naviglio Grande dopo il coprifuoco delle 23

ELENA STANCANELLI

C'è un unico modo per affrontare le misure previste dal nuovo Dpcm firmato dal premier

Conte ieri mattina: mettere la sveglia alle 5, alzarsi, fare, oltre al lavoro, qualcosa che ci stanchi molto fino alle 18, ora in cui tutto si spegnerà inesorabilmente. - P. 9

VERSO IL VOTO USA

CONTESTO TRUMP SULLA RELIGIONE

Il Papa nomina il primo cardinale afroamericano

DOMENICO AGASSO JR



Wilton Daniel Gregory, 72 anni - P. 10

IL RACCONTO

LE VOLONTARIE DI PRINCETON

LE DONNE, L'ARMA INVISIBILE DI BIDEN

GIANNI RIOTTA

«Mi sentite? Mi vedete?». Il karma di ciascuno davanti al computer, riunioni zoom, skype, webex, risuona al meeting delle volontarie di Biden, donne che sfidano Trump. - PP. 18-17

L'ANALISI

JOE O DONALD, PER L'UE CAMBIA POGO

NUOVA AMERICA VECCHIE STORIE

GIAMPIERO MASSOLO

«America first». Che vinca Joe Biden, ora in vantaggio, o Donald Trump, impegnato a rimontare, non molto cambierà. Sicuramente muteranno toni e modi. - P. 19

IL CASO

Messner: salvate le mie due pecore dai lupi

ENRICO MARTINET

Lupi e pecore. «Si deve trovare l'equilibrio, mi batto e mi batterò sempre per questo». Reinhold Messner aggiunge: «Difendo anche le mie di pecore». Per i suoi 75 anni gli hanno regalato due pecore con gli occhiali, rare, tutelate dall'Unione europea.



GREGGI SBANATE, SI MOLTIPLICANO I CASI

Segnalazioni da record Erano estinti ora sono duemila

FRANCO GIUBILEI - P. 13

Advertisement for 'GIORNATA DI VALUTAZIONI GRATUITE DIPINTI' on October 29th, featuring a painting of a figure.

Advertisement for Macallan whisky, featuring a bottle and text: 'IMPORTANTE E SERIA ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA'.



	 <p>ENRICO VITA AMPLIFON PIÙ FORTE DELLA FRENATA MILLE ASSUNZIONI NEL DOPO-LOCKDOWN di Daniela Polizzi 33</p>	<p>CLASSIFICHE LE AZIENDE AL TOP DOVE LAVORARE: VINCE HEINEKEN, POI BANKITALIA di Fabio Sottocornola 37</p>	<p>IMMOBILI SUPER-ECOBONUS, LE RISPOSTE AI DUBBI PIÙ DIFFUSI PER AVERE LO SCONTO di Gino Pagliuca 56</p>	
---	--	---	--	---

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ 26.10.2020
ANNO XXIV - N. 40
economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

FUTURO E RIPARTENZA PENSIONI: LA GRANDE INCOGNITA

La spesa previdenziale è sempre più elevata, un quinto degli iscritti alle casse private non versa i contributi. E nessuno pensa ai giovani

di Ferruccio de Bortoli e Alberto Brambilla
Con articoli di Mauro Marè, Giuditta Marvelli e Alberto Mingardi 2, 4, 5, 6



IL FESTIVAL A TORINO GIUSEPPE LAVAZZA: LE IMPRESE DI FAMIGLIA HANNO RESISTITO ALLA CRISI E ORA SONO PRONTE A SPINGERE PER TORNARE A CRESCERE

di Maria Silvia Sacchi, Guido Corbetta, Alessandra Puato e Fabio Sottocornola 8, 9, 11, 14

Giuseppe Lavazza
Vicepresidente del Gruppo del caffè

CHIMICA & INDUSTRIA VERONICA SQUINZI: SIAMO INTERNAZIONALI MA CON MAPEI PUNTIAMO SULL'ITALIA

di Maria Silvia Sacchi 12

ECONOMIA & POLITICA PIÙ SOLDI SUI CONTI, STRAVINCE LA PRUDENZA MA SENZA I CONSUMI ALTRO CHE RIMBALZO

di Dario Di Vico e Rita Quercè 19, 21

RITORNA IL BTP FUTURA LA SFIDA CON I RIVALI di Angelo Druasiani 59

Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1 c.1 DC9 Milano

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Luna Rossa Prada Pirelli, il team italiano che parteciperà alla sfida della 36ª edizione dell'America's Cup presented by PRADA, ha scelto **Mitsubishi Electric** per la realizzazione di sistemi per il riscaldamento e raffreddamento d'aria per la sua nuova base di Auckland, in Nuova Zelanda. Insieme per vivere la grande sfida italiana nella massima competizione mondiale della vela.

LUNA ROSSA PRADA PIRELLI TEAM

FORNITORE UFFICIALE





Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita. Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il **rispetto ambientale**, ma anche il **risparmio energetico** che si traduce in una significativa riduzione dei consumi. Per un clima ideale, ogni giorno di più.



MITSUBISHI ELECTRIC
CLIMATIZZAZIONE

Come stanno andando le crociere

In Italia sono ripartite lentamente, nel resto del mondo ancora no: e le compagnie stanno cercando modi di ridurre i danni, compreso lo smantellamento di alcune navi

Nel mercato delle crociere non si vedeva una crisi così grave dal 2001, quando il settore del turismo aveva avuto un grosso calo dopo gli attacchi dell'11 settembre negli Stati Uniti, ha scritto il Financial Times. Dopo il blocco di diversi mesi per via delle limitazioni sugli spostamenti imposte in seguito all'epidemia da coronavirus, quest'anno parecchie compagnie hanno cancellato le crociere previste per autunno e inverno, e ora stanno trovando soluzioni alternative per limitare i danni. L'Italia è uno dei pochi paesi dove le crociere sono ripartite, anche se in maniera molto lenta e graduale: secondo gli addetti ai lavori ci vorrà ancora molto tempo prima che il settore si riprenda. Negli ultimi anni le crociere stavano andando molto bene in tutto il mondo. Secondo quanto ha ricostruito Risposte Turismo, società di analisi e consulenza del settore turistico, il 2019 era stato l'anno migliore in assoluto per le crociere: l'Italia - il paese da cui parte la maggior parte delle crociere nel Mediterraneo - era stato uno dei mercati trainanti del settore, assieme a quello dei Caraibi e degli Stati Uniti. Nel 2019 per la prima volta in Italia i passeggeri erano stati più di 12 milioni, con un aumento del 10,4 per cento rispetto al 2018, mentre a livello globale le crociere avevano avuto oltre 30 milioni di clienti, triplicando i numeri del 2000, quando i passeggeri erano stati poco più di 9 milioni. Per il 2020 era stato stimato un nuovo record sia in Italia sia a livello mondiale, ma a causa dell'epidemia la maggior parte delle navi è ancora ferma. Dopo la prima crociera di tre giorni organizzata a fine luglio dalla compagnia tedesca TUI con partenza da Amburgo, il governo italiano aveva dato il permesso per la ripartenza delle crociere a partire dal 15 agosto. Finora MSC, la quarta compagnia di crociere più grande al mondo, ha rimesso in moto soltanto le navi 'Grandiosa' e 'Magnifica' per viaggi nel Mediterraneo; tutte le altre crociere di MSC previste in Nord Europa, Caraibi, Canada e Stati Uniti fino al 31 ottobre sono state cancellate, mentre il 18 dicembre partirà una crociera natalizia di 8 giorni. Costa Crociere, una delle principali compagnie che operano in Italia, è ripartita con tre navi che toccano diversi porti italiani e greci, ma nessuna città spagnola. Per implementare i protocolli di sicurezza, la compagnia ha ridotto la capienza delle navi a circa 500 passeggeri: un numero molto inferiore ai 2.800 passeggeri che di norma può ospitare la nave 'Deliziosa', e meno di un decimo di quelli che potrebbe ospitare la 'Smeralda', l'ultima nave a essere ripartita che di norma ne può imbarcare fino a 6.600. Per il momento anche il marchio tedesco di Costa, AIDA Cruises, ha rimesso in moto una sola nave, partita il 17 ottobre da Civitavecchia e diretta sempre nel Mediterraneo. - Leggi anche: Nessuno va più a Cuba fintanto che la maggior parte delle navi da crociera è ferma, uno dei problemi principali è quello della loro manutenzione. AIDA per esempio ha dodici navi ferme, mentre Costa ha detto che ne ha ferme dieci: si trovano in diversi porti italiani in attesa di essere rimesse in circolazione, e attualmente sono in servizio centocinquanta persone impiegate sia per la manutenzione di base, sia per questioni di sicurezza. Il Financial Times ha raccontato che sulle navi della compagnia di lusso Seabourn - che fa parte della Carnival Corporation, il più grande operatore di crociere al mondo che controlla anche Costa e AIDA - l'equipaggio si occupa solo di garantire il funzionamento dei motori, ma anche di far scorrere l'acqua nei bagni delle cabine e mantenere in buono stato le infrastrutture più prestigiose, come le piste di pattinaggio sulle navi da crociera che navigano in Alaska o gli scivoli delle piscine di quelle che effettuano crociere nei Caraibi. Attualmente la Carnival



sta impiegando circa 12mila persone su 104 navi, tuttavia lo scorso settembre ha annunciato di voler vendere 18 navi considerate «meno efficienti», anche se avevano già



Il Post

Primo Piano

itinerari programmati per il 2021. Per limitare i danni economici dovuti alla crisi del turismo, infatti, diverse compagnie hanno deciso di cedere le proprie navi a società che le smantellano. È il caso della 'Celebration' della compagnia britannica Marella Cruises, su cui negli ultimi tempi lavoravano soltanto 40 persone delle 500 di equipaggio previste quando la nave operava a regime: «Non c'era motivo di fare manutenzione se non per gli standard minimi di legge», ha spiegato al Financial Times Alex Downes, consulente del settore ed ex capitano della nave, che è stata venduta a una società turca per lo smantellamento e verrà demolita a breve. - Leggi anche: Venezia e le grandi navi

La vendita e la riduzione dei costi non sono tuttavia una soluzione per tutte le compagnie, e l'aumento delle navi in vendita ha fatto anche calare il loro valore. Per questo, alcune compagnie stanno cercando soluzioni alternative. L'Ente per il Turismo di Singapore ha annunciato che per provare a rilanciare l'economia da novembre partiranno le prime crociere "che non vanno da nessuna parte". Saranno crociere di pochi giorni, con costi contenuti (circa 220 euro), con partenza e arrivo nello stesso porto e senza tappe intermedie. Un'altra tipologia di vacanza che nei prossimi tempi potrebbe avere successo è quella che coniuga la crociera a una vacanza su isole private: compagnie come Carnival Cruise Line - la principale compagnia di Carnival Corporation - hanno preso in concessione e realizzato approdi dedicati in diverse isole dove far attraccare le proprie navi e far trascorrere una vacanza esclusiva (e isolata) ai croceristi. Queste isole si trovano per lo più nei Caraibi e le crociere partono principalmente da porti statunitensi, come Miami e New Orleans: perché questo tipo di viaggi riprenda, però, bisognerà aspettare che il governo degli Stati Uniti autorizzi nuovamente la partenza delle navi da crociera dai propri porti, che ora sono bloccati. Per provare a incentivare la ripresa, Carnival Cruise Line ha iniziato a proporre offerte già per il 2022, e non è la sola. Carnival Celebration sets sail from Miami in 2022, but she opens for sale TODAY! Plan now and have fun later: <https://t.co/DEVu7zorsM> #CarnivalCelebration #ChooseFun (Terms and Conditions Apply) pic.twitter.com/vkNX0ayOku - Carnival Cruise Line (@CarnivalCruise) October 8, 2020

Un'agenzia viaggi di Roma che vende anche crociere ha detto che la maggior parte delle nuove prenotazioni riguarda il periodo da maggio 2021 in avanti e che si sta lavorando bene, anche se con numeri molto lontani da quelli del 2019. Il problema è che per ora si stanno vendendo biglietti con grossi sconti e questo, aggiunto alle capienze limitate, rende le crociere economicamente poco sostenibili per le compagnie. Inoltre, molte prenotazioni sono quelle che derivano dai voucher che i clienti avevano ottenuto per i viaggi che erano stati cancellati e quindi non portano nuovi incassi alle compagnie. Tutto questo senza contare che tra le altre cose negli ultimi mesi tutte le compagnie hanno dovuto adeguare i propri protocolli di sicurezza, con interventi a volte anche molto costosi, come l'adeguamento dei sistemi di ventilazione. All'inizio della pandemia, diversi focolai erano stati individuati a bordo di navi da crociera e oggi su tutte le navi autorizzate a viaggiare vengono applicate regole di sicurezza sanitaria molto rigide. Il protocollo di Costa per esempio prevede che alla partenza venga effettuato il test antigenico a tutti i passeggeri, e se l'esito è positivo si procede con l'ulteriore verifica tramite test con tampone molecolare. - Leggi anche: Il problema dei mezzi pubblici con la pandemia

Le indagini svolte da Costa sul livello di soddisfazione della clientela dicono che i passeggeri si sentono anche più sicuri di prima, a bordo delle navi. Secondo le agenzie viaggi che ha sentito il Post, però, i potenziali clienti sono ancora molto preoccupati dal rischio di contagio a bordo e dall'idea di doversi sottoporre a una quarantena o all'isolamento fiduciario una volta rientrati dal viaggio. Le prenotazioni, inoltre, sono rese più difficili dai timori che nuove restrizioni costringano a cancellazioni dei viaggi. Durante un intervento all'assemblea pubblica dello scorso 30 settembre di **Assoporti** - associazione dei porti italiani - il presidente di Risposte Turismo, Francesco Di Cesare, ha sottolineato che il turismo marittimo «riprenderà senz'altro a mostrare i suoi effetti tanto in termini di traffico quanto di impatti economici e sociali», ma che per farlo sarà necessario mettere in atto nuovi interventi e avere il sostegno economico del governo. All'assemblea è intervenuta da remoto anche la ministra per le Infrastrutture e i Trasporti,

Paola De Micheli, che ha illustrato le misure finanziarie predisposte dal governo per «continuare ad accompagnare» il settore delle crociere verso il « ritorno alla normalità » per il traffico dei passeggeri: tuttavia, secondo De Micheli la situazione non potrà tornare 'normale' «se non quando in maniera massiccia e diffusa ci sarà la possibilità di accedere a un vaccino».



L' INCHIESTA/1a puntata. La pandemia, la diffidenza verso la Cina, le pressioni degli Stati Uniti hanno un forte impatto negli equilibri delle rotte commerciali. Anche qui

Verona, Via della seta tra Usa e Covid

L' Italia guarda alla Germania per logiche europee anticinesi mentre il Nord Europa investe da noi per problemi legati al clima

MAURIZIO BATTISTA

La pandemia e i diktat degli Usa ridisegnano le rotte dei commerci internazionali e Verona, grazie al suo ruolo di porta d' Europa, alle sue infrastrutture logistiche, al tunnel del Brennero, alla Tav e al rinnovato interesse delle grandi potenze sul mar Adriatico, può ritrovarsi in una posizione ancora più forte e centrale che in passato. Un' occasione da cogliere al volo e proprio per avere una visione chiara dei nuovi scenari per farsi trovare preparati e mettere a punto le strategie giuste, due esperti sul fronte dei commerci internazionali come Zeno D' Agostino, veronese presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste, e Dario Fabbri, studioso di geopolitica di Limes, spiegano come stanno cambiando gli equilibri internazionali. Lo ha detto l' altro giorno anche l' ex premier Romano prodi al Forum Euroasiatico: «Con la pandemia ci sarà una correzione del commercio internazionale, con maggiori flussi all' interno dei tre grandi gruppi economici Usa, Europa e Cina». E che fine farà la nuova Via della Seta, cioè la Belt and Road Initiative, il faraonico progetto infrastrutturale della Cina nel mondo? E non vanno sottovalutati gli effetti del cambiamento climatico nel Nord Europa. Che cosa c' entra Verona con tutto questo? C' entra eccome. Vediamo. Primo. Uno dei principali operatori del porto di Trieste ha stretto un accordo strategico con l' **autorità** del porto di Amburgo e non con i colossi cinesi. Scelte geopolitiche in evidente chiave anti-cinese. Ma il grande interesse dei porti del Nord Europa nei confronti del Sud Europa è dovuto anche ad altri fattori. Secondo. Uno di questi fattori che ha fatto decidere alla società Hhla di Amburgo di investire su Trieste è, oltre ovviamente all' importanza strategica di questo porto, l' apertura nei prossimi anni del tunnel di base del Brennero. Lo ha dichiarato il Ceo di Hhla, una manager che viene descritta come molto vicina ad Angela Merkel. Il tunnel del Brennero quindi non solo porterà merci a Verona, ma consentirà al Nord Europa di inondare il Nord Est. Terzo. Anche altri porti del Nord Europa stanno guardando a possibili investimenti nei porti d' Italia: il riscaldamento climatico sta rendendo sempre più difficile in estate la navigazione nei canali e negli estuari di Amburgo e Rotterdam. Appoggiarsi a un porto del Sud Italia significa risparmiare giorni di navigazione. Quarto. In ogni caso, come spiegano gli esperti, l' hub della manifattura resterà a Oriente e si passerà sempre più da Suez e dal Pireo (il porto greco è in mano ai cinesi). Se finora il Tirreno era stata l' area più attrezzata, c' è chi scommette sul decollo dell' Adriatico. E Verona i collegamenti li ha già, mentre con i porti del Tirreno si deve ancora realizzare quella Ti-Bre immaginata già negli anni Settanta.



DARIO FABBRI

Adriatico e Nordest diventeranno sempre più centrali

Qualcosa è cambiato nell'ultimo anno e mezzo. Si disegnano nuovi scenari. Le rotte dei trasporti internazionali si stanno modificando sotto la spinta di più fattori. **Dario Fabbri, esperto di geopolitica e consigliere scientifico della rivista «Limes»:** il caso del porto di Trieste con i tedeschi che investono pensando anche al tunnel del Brennero ci dice che qualcosa sta cambiando? Sì, qualcosa è cambiato nel nostro Paese rispetto a un anno e mezzo fa quando nel marzo 2019 avvenne la firma del memorandum con la Cina per le nuove Vie della seta. Il caso di Trieste è emblematico, le pressioni degli Usa si sono fatte sentire, anche se gli americani non fanno i salti di gioia neppure quando sentono parlare della Germania. Però la Cina è il male peggiore. Per gli Stati Uniti avere i cinesi in posizione infrastrutturale forte in un territorio pieno di basi militari americane sarebbe stato, dal loro punto di vista, intollerabile. Verona e la sua vocazione storica di porta d'Europa e d'Oriente possono avere vantaggi? Questo interesse tedesco per il Brennero anche in chiave triestina è significativo... Brennero significa Baviera. A Verona le infrastrutture ci sono, Trieste deve farle ex novo, compresa la ferrovia per l'Austria. E il Tarvisio è un valico troppo orientale. Certo è che sarebbe fondamentale un collegamento Brennero-Verona-Trieste per il Nordest perché Trieste è completamente scollegata, dal punto di vista ferroviario, con il resto del Paese. Il collegamento attuale è alquanto antico: è imbarazzante arrivare a Trieste senza l'alta velocità. Ma creare le infrastrutture di retroporto è una strategia di competenza del governo. **Verona si trova in mezzo a un cambio di strategia geopolitica?** I porti del Nordeuropa avevano una loro dimensione primaria quando i commerci con gli Usa erano quelli principali. Ora che il centro manifatturiero mondiale sono la Cina e i Paesi vicini che garantiscono manodopera a basso costo, i sistemi di collegamento cambiano e guardano a Oriente. E la dorsale adriatica, sempre penalizzata storicamente sul piano delle infrastrutture portuali rispetto al Tirreno, avrà una netta rivalutazione delle sue infrastrutture. **Ma i colossi cinesi molleranno così facilmente la presa sul Nord Adriatico?** Io non escludo che per Trieste i cinesi possano entrare in società con i tedeschi in un secondo momento in questo consorzio che fa capo ad Amburgo. I cinesi però, da quanto si dice, potrebbero mettere gli occhi su Fiume se non riusciranno a entrare su Trieste. I porti dell'Adriatico consentono di bypassare i Balcani e quindi la loro importanza aumenterà, perché il vero obiettivo dei cinesi è arrivare con le loro merci in Germania. Per questo mi piacerebbe vedere sviluppato anche il porto di Venezia: insieme con Trieste sarebbe una grande opportunità per il Nordest. Ma non mi pare che questo sia alle viste. **Che cosa ci dicono per gli scenari futuri queste ultime novità?**



L'Arena

Trieste

La scelta dell' **autorità portuale** di Trieste è stata molto chiara anche se forse dal punto di vista economico forse era più vantaggiosa l' offerta cinese. Ma per pressioni geopolitiche ed economiche degli americani, questa intesa non si poteva fare. Per i tedeschi l' accordo è fondamentale perché da quel porto transita quasi il 100 per cento degli idrocarburi che vanno in Baviera, un aspetto che noi non sappiamo utilizzare a nostro vantaggio. L' Italia sta prendendo le distanze nettamente dai progetti cinesi compreso quello del 5G e sia sta spingendo ancora di più nella sfera economica tedesca visto che la Germania ci copre le spalle con il Recovery fund. Ultimo fattore: il cambiamento climatico. I porti del Nord Europa per il riscaldamento globale hanno canali meno navigabili per navi sempre più gigantesche. E guardano a Sud... È vero, tant' è che già da qualche anno si dice che gli occhi del Nord Europa sono puntati su Taranto. E anche i cinesi avevano guardato a Taranto ma il problema è sempre l' assenza delle infrastrutture di retroporto.

ZENO D' AGOSTINO

I tedeschi a Trieste perché puntano sul nuovo Brennero

Sarà il Covid, sarà che la Cina ora fa più paura, saranno le tensioni geopolitiche tra Usa e Xi Jinping, fatto sta che gli scenari sul trasporto internazionale nel breve e medio termine stanno cambiando. Lo sa bene Trieste, grande porto dell' alto Adriatico dove a fine settembre grandi operatori marittimi hanno stipulato un accordo con la municipalità di Amburgo e il suo porto invece che con i colossi cinesi di China Merchants. Tra conflitti commerciali e politici qui si gioca la crescita economica. Più Europa e meno Cina? La Belt and Road Initiative che sta tanto a cuore la leader Xi Jin Pin ha ancora il fascino di qualche tempo fa o la «cintura» comincia a stare un po' troppo stretta? Per Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste, veronese fino in fondo, è il caso di distinguere. Presidente D' Agostino, quali sono i nuovi scenari? Nelle settimane scorse c' è stato un accordo tra un soggetto privato concessionario nel porto di Trieste per realizzare un nuovo terminal e nella compagine societaria entra con il 50,1% Hhla (Hamburger Hafen und Logistik AG), la società pubblica tedesca che rappresenta la municipalità di Amburgo. Sono due soggetti privati, non i due porti. Fino a ieri sembrava che questo accordo la società privata lo facesse con China Merchants, uno dei colossi terminalisti del mondo, 80 miliardi di fatturato. Il fatto che l' abbia spuntata l' operatore tedesco è una scelta innanzi tutto privata, ma è chiaro che oggi ogni tipo di acquisizione per legge, deve passare vaglio presidenza del Consiglio. E se oggi ci fosse stata una acquisizione del 50,1% di quella società da parte di una società cinese sarebbe stato tutto più difficile... Il dialogo Italia Cina è molto più complicato rispetto a tre anni fa. **E la nuova Via della seta?** Il punto secondo me è che esiste la Via della seta e c' è la BRI. Quando si fanno coincidere queste due cose mi permetto di dire che sono due cose ben distinte. Come porto non posso rinunciare alla Via della seta, corridoio di trasporto internazionale più importante al mondo tra la Cina e l' Europa: sarebbe un suicidio. Noi lavoriamo per il 90% per il mercato europeo e il 10% per l' Italia, quindi non possiamo starne fuori. Il tema vero è capire se ha senso aderire in qualche modo agli investimenti cinesi che sono collegati invece alla BRI. Secondo me quell' accordo fatto e presentato il 30 settembre a Trieste dà una via nuova: accettiamo la sfida delle relazioni con l' Asia intera non entrando nella logica della BRI, che fa sicuramente gli interessi dei cinesi e dobbiamo capire se fa anche gli interessi nostri. Un' alleanza tra Italia e Germania mi sembra una via diversa che non ci fa finire per forza nella visione cinese che crea problemi con gli Stati Uniti. **Se la Cina non è più «conveniente», quale può essere un' alternativa?** In questo quadro c' è la Turchia che si attende un ricollocamento delle attività manifatturiere nelle sue zone, sia per questioni geopolitiche sia per questioni sanitarie. **Tutto questo su Verona, porta storica verso la Germania cosa significa?** Sono rimasto impressionato da Angela Titzrath, Ceo di Hhla (l' operatore colosso del Porto di Amburgo) e molto vicina ad Angela Merkel, che nel discorso ufficiale del 30 settembre ha giustificato l' investimento



L'Arena

Trieste

su Trieste anche in collegamento con l' apertura del tunnel di base del Brennero. Noi ragioniamo sul valico del Tarvisio per Austria e Germania, lei ha detto invece che per loro Trieste è fondamentale anche in vista dell' apertura del tunnel di base del Brennero e da veronese sono rimasto molto colpito. **Verona è pronta a ricevere i nuovi enormi flussi di merci che arriveranno dal Nord Europa?** A Verona c' è già tutto, non c' è nulla da costruire: ci sono centinaia di servizi intermodali sulla Germania e ad Amburgo lo sanno. Il problema è il cambiamento climatico perché nel Nord Europa sta creando problemi enormi di navigabilità di canali ed estuari che andranno peggiorando. Nei prossimi anni ci saranno anche altri investimenti dei porti del Nord Europa nel Sud Europa.

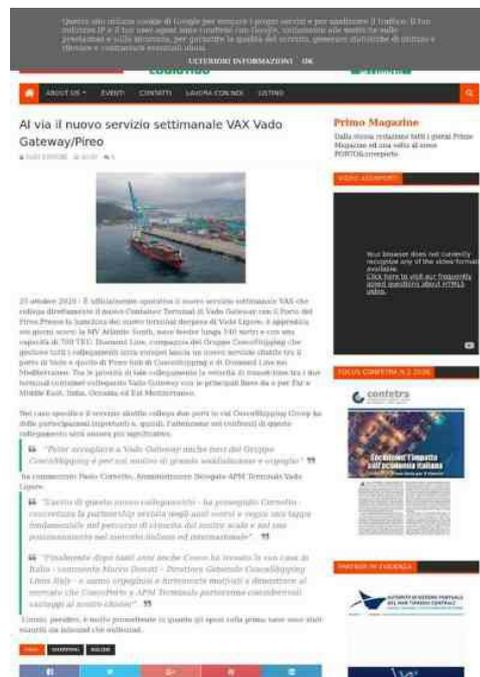
Primo Magazine

Savona, Vado

Al via il nuovo servizio settimanale VAX Vado Gateway/Pireo

GAM EDITORI

25 ottobre 2020 - È ufficialmente operativo il nuovo servizio settimanale VAX che collega direttamente il nuovo Container Terminal di **Vado Gateway** con il **Porto** del Pireo. Presso la banchina del nuovo terminal deepsea di **Vado Ligure**, è approdata nei giorni scorsi la MV Atlantic South, nave feeder lunga 140 metri e con una capacità di 700 TEU. Diamond Line, compagnia del Gruppo CoscoShipping che gestisce tutti i collegamenti intra europei lancia un nuovo servizio shuttle tra il **porto** di **Vado** e quello di Pireo hub di CoscoShipping e di Diamond Line nel Mediterraneo. Tra le priorità di tale collegamento la velocità di transit-time tra i due terminal container collegando **Vado Gateway** con le principali linee da e per Far e Middle East, India, Oceania ed Est Mediterraneo. Nel caso specifico il servizio shuttle collega due porti in cui CoscoShipping Group ha delle partecipazioni importanti e, quindi, l'attenzione nei confronti di questo collegamento sarà ancora più significativa. "Poter accogliere a **Vado Gateway** anche navi del Gruppo CoscoShipping è per noi motivo di grande soddisfazione e orgoglio" ha commentato Paolo Cornetto, Amministratore Delegato APM Terminals **Vado Ligure**. "L' avvio di questo nuovo collegamento - ha proseguito Cornetto - concretizza la partnership avviata negli anni scorsi e segna una tappa fondamentale nel percorso di crescita del nostro scalo e nel suo posizionamento nel mercato italiano ed internazionale". "Finalmente dopo tanti anni anche Cosco ha trovato la sua casa in Italia - commenta Marco Donati - Direttore Generale CoscoShipping Lines Italy - e siamo orgogliosi e fortemente motivati a dimostrare al mercato che CoscoPorts e APM Terminals porteranno considerevoli vantaggi al nostro cluster". L' inizio, peraltro, è molto promettente in quanto gli spazi sulla prima nave sono stati esauriti sia inbound che outbound.



Il porto, più forte di tutto

Crollo del Ponte, caos autostrade, Covid: «Ma noi sempre aperti, mai smesso di investire»

Quello che si trascura di dire del **porto** di **Genova** è che, in tutti i suoi 22 chilometri di estensione, è bellissimo. Negli ultimi anni ha subito colpi pesanti: il crollo del ponte Morandi, l' esplosione del Covid con la perdita di oltre il 40% dei traffici, il caos delle autostrade innescato dall' apertura di decine di cantieri. Ma, nonostante tutto, sottolinea il presidente dell' Autorità di Sistema Paolo Signorini, «il **porto** è rimasto sempre operativo e non ha smesso di investire, dimostrando grande resilienza». Un risultato reso possibile da coloro che ci lavorano. Tutti gli uomini del **porto**. Il rimorchiatore non è solo quella piccola imbarcazione arancione che, sfidando le onde, traina una grande nave. Come ogni attività portuale ha avuto una fortissima evoluzione causata dal gigantismo delle navi e dalle esigenze ambientali e di sicurezza. «Si pensa che i rimorchiatori intervengano dopo un disastro - dice Fabrizio Dolfini, vice comandante di armamento dei Rimorchiatori Riuniti - ma il nostro lavoro è soprattutto intervenire prima, per supportare le navi a manovrare in spazi stretti, sotto il controllo di sicurezza della guardia costiera». Sette i rimorchiatori sempre operativi: «Ma quando abbiamo trainato la Costa

Concordia c' eravamo tutti». A bordo del relitto della Concordia c' era un pilota del **porto**. Uniti in corporazione, i piloti sono ex primi ufficiali o comandanti. Salgono a bordo della nave servendosi della biscagliana, la scala in corda e legno lunga fino a nove metri. È un gesto che unisce i piloti di oggi a quelli dei secoli scorsi. «Aiutiamo il comandante a manovrare - dice Danilo Fabricatore, capo pilota - in uno scalo che conosciamo in ogni aspetto e in ogni condizione atmosferica. Siamo anche l' ente tecnico dell' Autorità portuale». La nuova torre piloti, che sostituirà quella tragicamente abbattuta nel 2013, è stata disegnata da Renzo Piano. In équipe con rimorchiatori e piloti, lavorano gli ormeggiatori. Le loro imbarcazioni blu e grige si insinuano fra i rimorchiatori e la nave per gestire i cavi di ormeggio e fissarli a terra alle bitte, come spiega Marco Bertorello, presidente della cooperativa: «Sostituiamo anche gli equipaggi mancanti. Abbiamo da poco spostato una nave abbandonata vicino alla diga». Anche gli ormeggiatori hanno dotazioni di alta tecnologia: «L' ultima, acquistata dagli olandesi, ci permette di monitorare da remoto la tensione dei cavi di ormeggio». I portuali della Compagnia sono i lavoratori più presenti nella storia (originano dai Caravana, nel 1300) e nella politica cittadina, quelli che hanno reso comune la parola «camallo». Dopo dure battaglie oggi la Compagnia, composta da 1054 soci, è regolata dall' articolo 17 della legge 84 sul lavoro temporaneo in banchina. «Integriamo i dipendenti diretti dei terminal - dice il console Antonio Benvenuti - coprendo circa il 50% del lavoro. Siamo polifunzionali, operiamo su gru, carriponte, portacontainer, traghetti o petroliere e utilizziamo tre sistemi informatici diversi». La controparte dei portuali sono i terminalisti, ovvero gli imprenditori del **porto**, coloro che gestiscono in concessione le banchine. Sono 21 nel settore commerciale, con circa duemila addetti diretti. «Muoviamo merci che devono arrivare a destinazione su gomma o per ferrovia - dice Beppe Costa, presidente di Assoterminal **Genova** -, la logistica è il nostro ossigeno». Nel 2023 dovrebbe essere finito il Terzo Valico ferroviario ma, dice Costa «scavallato l' Appennino è essenziale trovare in Lombardia una rete ferroviaria rinnovata». L' altro fattore è lo spazio: «Vent' anni fa una nave grande era da 5000 container, oggi le mega navi sono da 20 mila. Potranno



Corriere della Sera

Genova, Voltri

arrivare a calata Bettolo ma serve una nuova diga». Fino a inizio '900 a **Genova**, gli uffici degli spedizionieri, di pochi metri quadrati, si chiamavano scagni. Lo spedizioniere aspettava la merce in banchina. Oggi quel lavoro così fisico è diventato digitale. «Noi - dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - gestiamo tutte le attività amministrative, doganali, contrattuali, di controllo di qualità, relative all' approvvigionamento e alla consegna delle merci. Un lavoro antico che si è evoluto anche sulla spinta dell' ecommerce e dei district park. Si è passati dallo scagno a società multinazionali». L' emergenza Covid ha portato gli spedizionieri in prima linea: «È stato essenziale l' approvvigionamento di mascherine, respiratori, di intere sale operatorie». A fianco dello spedizioniere lavora l' agente marittimo, «il rappresentante dell' armatore» dice Massimo Moscatelli, segretario di Assagenti: «Seguiamo i traffici di linea e il tramp, le navi volandiere che fanno toccate singole in **porto**, le crociere. Ci incarichiamo del manning la gestione degli equipaggi. I broker curano i noli». Come si diventa un uomo del **porto**? Per concorso, per bando, ma soprattutto per passione.

Terminal crociere a Genova, anche Toti gela le ambizioni di Costa / Il caso

Redazione

Genova - "E' nell' interesse della città ampliare l' offerta crocieristica e avviare un grande piano di riqualificazione urbana nell' area Hennebique . E' l' ipotesi più interessante per la città e in prima battuta deve essere l' ipotesi di lavoro per tutti i soggetti interessati. Credo che una sinergia, come già avviene in molti porti, tra cui Spezia, sia la migliore via per pubblico e privato". Anche Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria , stoppa il progetto di Costa Crociere che prevede la realizzazione di un terminal passeggeri nel cuore del porto antico, a Calata Gadda . Nei piani della compagnia, la nuova struttura dovrebbe ospitare anche la sede della società e i suoi circa mille dipendenti. Dopo la brusca frenata del presidente dell' Autorità portuale **Paolo Signorini** , ora è Toti a dire no al progetto. Diverse fonti sentite da ShipMag confermano che l' improvviso dietrofront delle istituzioni non è stato accolto serenamente dalla compagnia guidata da Michael Thamm, nei cui piani il progetto dovrebbe essere firmato dall' architetto Renzo Piano . E' possibile che già nelle prossime ore i vertici del gruppo chiedano un incontro a **Signorini** e Toti.



Terminal crociere a Genova, anche Toti gela le ambizioni di Costa / Il caso

23 OTTOBRE 2020 - Redazio



Genova - "E' nell'interesse della città ampliare l'offerta crocieristica e avviare un grande piano di riqualificazione urbana nell'area Hennebique. E' l'ipotesi più interessante per la città e in prima battuta deve essere l'ipotesi di lavoro per tutti i soggetti interessati. Credo che una sinergia, come già avviene in molti porti, tra cui Spezia, sia la migliore via per pubblico e privato".

Anche Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, stoppa il progetto di Costa Crociere che prevede la realizzazione di un terminal passeggeri nel cuore del porto antico, a Calata Gadda. Nei piani della compagnia, la nuova struttura dovrebbe ospitare anche la sede della società e i suoi circa mille dipendenti. Dopo la brusca frenata del presidente dell'Autorità portuale Paolo Signorini, ora è Toti a dire no al progetto.

Diverse fonti sentite da ShipMag confermano che l'improvviso dietrofront delle istituzioni non è stato accolto serenamente dalla compagnia guidata da Michael

Iscriviti alla newsletter

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

Il Secolo XIX

La Spezia

La Costa Smeralda fa il pieno di gas naturale liquefatto. La Capitaneria: «Il rischio è vicino allo zero»

Inizia l'era dell'eco carburante per navi Alla Spezia il primo rifornimento italiano

LAURA IVANI

La Spezia Ci sono volute cinque ore ieri per completare il primo rifornimento in Italia di Gnl in banchina, da nave a nave. Alla Spezia, unico porto nazionale a rendere possibile l'operazione si replica già tra tre settimane. Sempre con Costa Smeralda, l'ammiraglia della compagnia genovese, che punta la sua prua sul Golfo dei Poeti ogni domenica fino a metà novembre. Ma l'operazione guarda soprattutto al futuro, per anticiparlo, con l'Italia che deve adeguarsi alle direttive europee in fatto di emissioni «e il 3% è prodotto proprio dalle navi da crociera» spiega il capitano di vascello Giovanni Stella, alla guida della Capitaneria di Porto spezzina. Entro il 2025 dovrà essere a disposizione per la navigazione una rete infrastrutturale per il rifornimento di unità a Gnl tramite bettoline. Le navi alimentate a gas liquido naturale passeranno dalle attuali 400 alle oltre 1.000 previste nel 2030. Assicurare il bunkeraggio è quindi cruciale per i porti che aspirano a diventare scali di prim'ordine, specie per i colossi del mare alimentati con combustibili a basso impatto. La Spezia è da ieri uno dei tre porti del Mediterraneo, dopo Barcellona e Marsiglia, a consentire il bunkeraggio di Gnl direttamente in banchina.

Attraverso una metaniera arrivata direttamente dal porto di Rotterdam. «La Spezia diventa uno scalo privilegiato per le navi a Gnl, un accosto fondamentale per la programmazione delle crociere del futuro» dice Stella. La Guardia Costiera ieri ha monitorato le operazioni di rifornimento e ha sorvegliato la zona cuscinetto che è stata creata in porto: per un raggio di cento metri è stata vietata la navigazione, proprio per evitare che anche un anomalo movimento del mare potesse compromettere il rifornimento. Ma la Guardia Costiera spezzina ha guidato la regia di un tavolo tecnico che si è confrontato per 22 mesi per mettere a punto una bozza di regolamento articolata, messa in atto per la prima volta proprio con l'operazione autorizzata ieri. Migliorie ed eventuali osservazioni «saranno prese in esame dal gruppo di lavoro già da questa settimana, per perfezionare il regolamento che entro il mese di novembre entrerà in vigore». Una prima assoluta anche in questo caso per l'Italia. Il gruppo di lavoro ha coinvolto oltre alla capitaneria anche Arpal, Asl, Comune, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e il gruppo Carnival. Il risultato è stato un regolamento di 20 pagine e 4 allegati, in cui vengono fissate le norme generali per lo svolgimento del bunkeraggio e le procedure di emergenza. «Il rischio? Prossimo allo zero» ha risposto Stella, dopo le polemiche che nei giorni scorsi erano arrivate dalle associazioni ambientaliste per la vicinanza del punto in cui si svolge l'operazione, molo Garibaldi Ovest, alla città. «Si confonde Gnl con Gpl: il Gnl ha una volatilità tale che rende improbabile la possibilità che si crei un innesco. Inoltre il rischio complessivo è stato validato da due organismi riconosciuti. Nessuna intenzione - ha poi chiarito - di coinvolgere al momento il rigassificatore di Panigaglia. Le bettoline sono considerate il sistema più sicuro in assoluto per queste operazioni». E' stata Certificata e controllata ogni singola componente, dalle manichette sino ai dispositivi di protezione per i circa 20 addetti impegnati. Ieri mattina Smeralda è stata affiancata dalla metaniera olandese intorno alle 8 e sono stati poi riversati dalle 11 alle 16, nella pancia della Smeralda, 1.200 m/tons di gas. Non si tratta del pieno carico che per la nave arriva a 3.500. Tra la bettolina della Shell (con la quale Carnival ha un accordo commerciale) e la nave sono stati collocati due pontoni, arrivati da Marsiglia, che resteranno alla Spezia in vista della prossima operazione. Nessun altro accosto è possibile



in banchina durante l' operazione, così come le balconate sul lato interessato vengono chiuse in via prudenziale.
Permessa invece la discesa



Il Secolo XIX

La Spezia

e la salita dei passeggeri. Il mare piatto di ieri era poi la condizione ideale, come previsto nel regolamento stesso. Il comandante Stella non nasconde la soddisfazione. «Ho portato avanti quello che era stato iniziato da chi mi ha preceduto, imprimendo però un' accelerazione. Il 3 maggio, dopo Barcellona, anche Marsiglia ha iniziato con il bunkeraggio. Ho capito che per La Spezia non c' era altro tempo da perdere». --

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

ieri il primo esperimento con costa smeralda

«Per rifornire le navi nessuna bettolina a spasso per il golfo E neppure autobotti»

Il comandante Stella: il Gnl non arriva né da Panigaglia né da Livorno «Porto, successo in termini ambientali ma anche di competitività»

Laura Ivani / La Spezia «Sono state dette cose che non corrispondono a verità. È stato detto che vogliamo mandare in giro per il golfo le bettoline tra Panigaglia e il porto. Non c'è questa idea da parte nostra. Nemmeno il rigassificatore di Livorno è adeguato a questo tipo di operazione». Giovanni Stella, capitano di vascello e comandante della capitaneria di porto della Spezia, chiarisce che i rifornimenti a Gnl nel Golfo dei Poeti si faranno con le bettoline. Così prevede la bozza di regolamento, messa in atto ieri con il primo rifornimento di Gnl tra nave e nave in Italia. Avvenuto al molo Garibaldi ovest, tra la metaniera di Shell arrivata direttamente da Rotterdam e la Costa Smeralda. Operazione iniziata qualche minuti prima delle 11, terminata alle 16.13 con un travaso di circa 1200 m/tons nella pancia dell'ammiraglia di casa Costa. Salpata alla Spezia in ritardo, direzione Cagliari, ieri sera proprio per l'ultimazione delle operazioni. «Abbiamo escluso le autobotti da questo tipo di operazione, la bettolina è il sistema più sicuro. Via gomma, ci vorrebbero quasi 25 mezzi per completare il bunkeraggio effettuati su Smeralda con i rischi che comporta questo sulla circolazione stradale». Il fatto che entro il 2025 l'Italia dovrà adeguarsi e disporre di una rete infrastrutturale per il rifornimento di navi a Gpl, il 2030 per la navigazione interna, dovrebbe però spingere operatori locali ad attrezzarsi. La metaniera di ieri è arrivata direttamente dai Paesi Bassi, dal porto di Rotterdam. Un'operazione con un costo elevato, per cui è probabile che da qui a cinque anni l'offerta per il rifornimento in Italia possa cambiare e migliorare. Intanto il porto spezzino si è portato un passo avanti, primo in Italia e tra i pochi nel Mediterraneo, insieme a Barcellona e Marsiglia, a consentire questa operazione. «Ciò ha una forte valenza ambientale, ma anche in termini di competitività: lo scalo si candida ad essere privilegiato nella programmazione crocieristica del futuro. Con sindaco e autorità portuale - ha sottolineato Stella - ci confrontiamo spesso sul tema delle emissioni in atmosfera». Ridotte quando la maggior parte delle navi che arriveranno nel golfo saranno a gas liquido naturale. Tra tre settimane l'operazione di bunkeraggio sarà ripetuta. Nel frattempo la bozza di regolamento perfezionata e approvata. L'operazione non ha interrotto la vita a bordo e a terra. Al terminal sono 81 i passeggeri che si sono imbarcati. Diversi i tamponi molecolari positivi, che però all'esito del tampone molecolare si sono rilevati falsi allarmi. --altro servizio /in economia &marittimo© RIPRODUZIONE RISERVATA.

LAURA IVANI; ALTRO SERVIZIO



Test riuscito in porto con la Costa Smeralda

Il primo pieno di gas alla Spezia per la nave da crociera ecologica

Arrivata una bettolina Shell Coral da Rotterdam per il rifornimento Il piano dell' operazione diretto dalla Capitaneria

LA SPEZIA Missione compiuta, con test positivo di tutte le misure di sicurezza imposte per portare a compimento l' operazione ardita: il primo rifornimento in Italia di una eco-nave da crociera a Gnl. Così ieri il **porto** della Spezia ha fatto storia. In scena la bettolina della Shell Coral Methane giunta apposta da Rotterdam e la 'destinatataria' del carico - 2417 metri cubi di Gnl -, la Costa Smeralda, attraccata al molo Garibaldi per irradiare sul territorio 620 crocieristi per una vacanza tutta italiana. La Smeralda aveva fino a ieri all' attivo 49 rifornimenti, effettuati a Barcellona e Marsiglia. Impossibile tornare lì, per l' emergenza Covid-19. La Spezia ha così teso la mano, ad epilogo dello studio, con cabina di regia in Capitaneria di **porto**, che ha portato al operativo. «La Spezia segna una svolta nella portualità italiana, in applicazione delle direttive europee per ridurre l' impatto ambientale dei trasporti» spiega soddisfatto il comandante Giovanni Stella. Corrado Ricci.



Primo rifornimento di Gnl in porto. Tutto ok

Il comandante della capitaneria Stella: «Un vanto per Spezia concorrere alla riduzione dell' impatto provocato dai trasporti»

LA SPEZIA «Aver effettuato il primo rifornimento di Gnl in Italia ad una nave da crociera è un vanto per porto e città della Spezia. Tutto è avvenuto nel rispetto delle prescrizioni adottate dal gruppo tecnico di lavoro che per 22 mesi ha lavorato per questo obiettivo in ossequio al legislatore europeo e al recepimento in Italia delle norme superiori ispirate dall' obiettivo di attenuare l' impatto ambientale dei trasporti. Così La Spezia si pone all' avanguardia di un percorso obbligato e virtuoso per il quale fattore sicurezza si fa garanzia». Il comandante della Capitaneria di porto Giovanni Stella è soddisfatto. Sono le 16,30 quando rilascia la dichiarazione d' ora prima la sala operativa della Guardia Costiera aveva ricevuto la comunicazione del comandante della bettolina Coral Methane della Shell, affiancata alla Costa Smeralda: «Operazioni concluse; in 5 ore abbiamo pompato 2417 metri cubi di Gnl; procediamo con la disconnessione del condotto di alimentazione». Un operatore ha posato, col pollice alzato, per la foto che passa alla storia, col suo ricercato



effetto rassicurante a fronte di dubbi e contestazioni mosse dal mondo ambientalista per il quale, col pensiero a quello che potrebbe accadere in futuro con trampolino di lancio dal terminal Snam di Panigaglia, il trasporto di Gnl negli spazi ristretti del porto esporrebbe la comunità a troppi rischi, là dove una fuga di metano genererebbe un incendio dagli effetti disastrosi. La Coral Methane è venuta apposta da Rotterdam. Un rifornimento sulla via dell' emanazione di un regolamento a cui ha fatto da apripista l' ordinanza, firmata da Stella, che ieri ha disciplinato le operazioni. Un bel costo, il trasporto tra Atlantico e Mediterraneo, per la Compagnia Costa. Ma evidentemente sostenibile a fronte dell' obbligo, causa Covid, di limitarsi alle crociere con scali solo in Italia, tenendosi alla larga dai porti-pionieri del Gnl di Barcellona e Marsiglia nei quali erano avvenuti i precedenti rifornimenti: ben 49. L' esperienza maturata in quegli scali si è fatta tesoro conoscitivo per il porto della Spezia, nel gioco di squadra delle sue componenti, compulse dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** e degli organi tecnici: Vigili del Fuoco e Arpal in prima linea. Studiano le mosse spagnole e francesi è stato messo a punto il piano, validato dall' ente certificatore Bureau Veritas, con relative prescrizioni, a cominciare dall' interdizione della navigazione nel cerchio con raggio di 100 metri dal punto di connessione delle manichette. «La valutazione del rischio complessivo ha tenuto conto di tutti gli scenari possibili che si possano verificare nell' interfaccia nave-nave e navi-terminal e, sulla base di tale studio, sono stati individuati i fattori di rischio che, con le prescrizioni adottate, sono stati portati a valori molto prossimi allo "zero"», spiega Stella. Il comandante della Capitaneria è convinto: «Il rifornimento ship to ship in area **portuale**, con ormeggio della nave al molo, rappresenta lo scenario del futuro. Per questo è importante quello che è accaduto alla Spezia per l' intero **sistema Paese**». «Siamo lieti che la nostra ammiraglia Costa Smeralda sia stata parte di questa operazione» dice Franco Porcellacchia, vice presidente del Gruppo Costa. «Carnival Corporation e Costa sono stati i primi a investire in innovazione sostenibile, puntando sulla tecnologia Lng per le navi da crociera, che fa parte di un impegno più ampio per garantire i più elevati standard ambientali per un futuro sempre più sostenibile delle crociere». La Smeralda è giunta alla Spezia con 602 passeggeri. Linfa per l' economia commerciale compressa dalle limitazioni indotte dall' emergenza Covid.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

All' avanguardia

Mano tesa alle unità di nuova generazione

Attualmente 400, destinate a diventare 1000 nel 2030 Così la prima applicazione in Italia delle direttive europee

LA SPEZIA Il primo rifornimento "ship-to-ship" di Gnl ad una nave da crociera nel **porto** della Spezia - primo in Italia - è 'figlio' di una direttiva green dell' Unione Europea, la numero 9 del 2014. Sei anni furono delinati gli obiettivi: ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l' impatto ambientale nel settore trasporti attraverso una «infrastruttura» europea per la fornitura del combustibile alternativo. Tre anni dopo si materializzò il Decreto Legislativo italiano di attuazione. Nella direttiva è previsto che entro la fine del 2025 sia disponibile una rete centrale di punti di rifornimento Gnl - tra i quali si annoverano anche le bettoline - per le navi che operano nei porti. Attualmente nel mondo 400 navi su 80.000 sono a propulsione Gnl e si prevede che tale numero arrivi, nel 2030 a 1000 unità. L' IMO (International Maritime Organization) - agenzia delle Nazioni Unite che sovrintende alle attività marittime - ha affermato come il trasporto marittimo sia responsabile del 3 per cento delle emissioni globali di gas climalteranti, incentivando in tal senso gli armatori al passaggio ad energie alternative tra le quali, il più accreditato sembra essere proprio il GNL che riduce del 15 per cento le emissioni di CO2, del 70 per cento l' emissioni di SOX e del 90 per cento quelle di polveri sottili. Oggi sono in costruzione o in ordine una ventina di navi da crociera (ad esempio 11 sono state ordinate dal gruppo Carnival e 4 dalla Msc) e con l' apertura di questo nuovo tipo di rifornimento, per il quale sono state previste tutte le possibili misure di sicurezza a 360°, il **porto** della Spezia si pone non solo in linea con la volontà dei legislatori europei e nazionali, ma in anticipo rispetto a tutti gli altri scali.



Porti: oggi primo rifornimento nave Gnl in Italia a Spezia

E' la Costa Smeralda, rifornita di 1200 metri cubi

(ANSA) - LA SPEZIA, 25 OTT - È iniziato questa mattina alle 11 in punto e terminato poco prima delle 14 il bunkeraggio della nave Costa Smeralda nel porto della Spezia, la prima operazione di rifornimento a Gnl in banchina tramite bettolina in Italia. Costa Smeralda, arrivata in porto stamani alle 6, è stata rifornita di 1200 metri cubi di Gnl prima di salpare verso le 16.30 in direzione Cagliari. L'operazione è l'attuazione della bozza di regolamento che è stata messa a punto da un tavolo tecnico, coordinato dalla capitaneria di porto della Spezia, che tiene conto di tutte le prescrizioni di sicurezza e che a seguito delle eventuali osservazioni e migliorie verrà approvato nel mese di novembre. "Siamo vicini a percentuali di rischio prossimo allo zero" ha assicurato il comandante della capitaneria di porto della Spezia Giovanni Stella, che ha coordinato e controllato l'attività e l'interdizione della navigazione entro una distanza di 100 metri dal molo Garibaldi ovest, dove si svolge il bunkeraggio. La bettolina, così come da accordi commerciali della compagnia **crociéristica**, è arrivata nella notte da Rotterdam. "Entro il 2025 lo Stato dovrà incentivare questo tipo di procedure tramite una rete infrastrutturale, per non incorrere in procedure di infrazione. Il porto della Spezia ha un doppio vantaggio - ha proseguito Stella - da un punto di vista ambientale e da un punto di vista della competitività. Sarà il primo porto a garantire questo tipo di attività. Rendiamo La Spezia scalo privilegiato per le navi a Gnl, nella programmazione delle crociere del futuro". (ANSA).



Citta della Spezia

La Spezia

Primo rifornimento Gnl, cinque ore di operazioni davanti ai curiosi | Foto

Il traguardo odierno rappresenta una pietra miliare nel settore: si tratta del "rabbocco zero" in Italia su una nave da crociera.

La Spezia - C'era attesa e anche una certa partecipazione da parte degli spezzini transitanti da molo Italia, per il primo rifornimento in Italia a mezzo bettolina di Gas naturale Liquefatto (GNL) ad una nave da crociera. Protagonista è stato il porto della Spezia che ha ospitato l'operazione, disciplinata dalla Capitaneria di porto della Spezia con l'autorizzazione apposita in cui sono state inserite tutte le prescrizioni di sicurezza già individuate nella bozza di regolamento ai fini della tutela dell'ambiente, della sicurezza della navigazione, della tutela dei lavoratori marittimi e ai fini antincendio. Tutto regolare dunque al molo Garibaldi Ovest, dove è stato effettuato un rifornimento storico per il nostro Paese: era la prima volta e tutto è avvenuto con assoluta regolarità, nel rispetto dell'atto autorizzativo e conformemente alla valutazione del rischio complessivo (risk assessment) redatto da un primo "organismo riconosciuto" e validato da un secondo, ovviamente diverso dal primo. La valutazione del rischio complessivo ha tenuto conto di tutti gli scenari possibili che si possano verificare nell'interfaccia nave-nave e navi-terminal e, sulla base di tale studio, individuati i fattori di rischio che, con le prescrizioni adottate, sono stati portati a valori molto prossimi allo "zero". In effetti si tratta di un primo rifornimento per l'Italia, che ha visto coinvolti gli stessi attori (la nave da crociera Costa Smeralda e la bettolina Coral Methane della Shell) che hanno effettuato tale operazione in precedenza già altre 49 volte presso gli scali di Barcellona e Marsiglia, tutti conclusi senza problematiche di sorta. Le operazioni hanno avuto inizio alle 10.58 e termine alle 16.13 e per l'intero arco temporale, con Ordinanza n.164 del 21.10.2020 della Capitaneria di porto - che ha coordinato e controllato l'attività (a bordo dell'unità da crociera erano presenti un Ufficiale del servizio sicurezza della navigazione della capitaneria, il chimico del porto ed il tecnico del Bureau Veritas che ha validato la valutazione del rischio) - è stata interdetta la navigazione per un raggio di 100 mt. dal punto di attracco delle manichette, al fine di non creare moto ondoso secondo la valutazione del rischio di cui sopra. In effetti, il trasferimento vero e proprio di combustibile avviene in poco più di 5 ore - con un rateo massimo di rifornimento di circa 630 m³/h - per un totale di bunker pari a 2400 m³ circa (l'equivalente di 1040 m³/tonn. circa). Il rifornimento "ship-to-ship" di GNL a navi da crociera rientra, nel suo piccolo, in un discorso molto più ampio perseguito dall'Unione Europea. Con il Decreto Legislativo 257/2017 il Governo italiano ha infatti recepito, dandone attuazione, la Direttiva 94/2014/UE sulla realizzazione di una infrastruttura, a livello europeo, per i combustibili alternativi, al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore trasporti. Nella citata direttiva è previsto che entro la fine del 2025 sia disponibile una rete centrale di punti di rifornimento GNL, tra i quali si annoverano anche le bettoline, per le navi che operano nei porti marittimi e per la fine del 2030 per le navi in acque interne. Attualmente nel mondo 400 navi su 80.000 sono a propulsione GNL e si prevede che tale numero arrivi, nel 2030 a 1000 unità. L'I.M.O. (International Maritime Organization) - agenzia delle Nazioni Unite che sovrintende alle attività marittime - ha affermato come il trasporto marittimo sia responsabile del 3% delle emissioni globali di gas climalteranti, incentivando in tal senso gli armatori al passaggio ad energie alternative tra le quali, il più accreditato sembra essere proprio il GNL che riduce del 15% le emissioni di CO₂, del 70% le emissioni di SOX e del 90% quelle di polveri sottili. Oggi sono in costruzione o in



ordine una ventina di navi da crociera (ad esempio 11 sono state ordinate dal gruppo Carnival e 4 dalla MSC) e con l'apertura a questo nuovo tipo di rifornimento, per il quale



Citta della Spezia

La Spezia

sono state previste tutte le possibili misure di sicurezza a 360°, il porto della Spezia si pone non solo in linea con le volontà dei legislatori unionali e nazionali, ma in anticipo rispetto a tutti gli altri porti nazionali al fine di rendere il porto della Spezia "scalo privilegiato" nelle pianificazioni crocieristiche delle società armatrici per le navi "green". Il rifornimento di LNG su Costa Smeralda ha visto la collaborazione di Guardia Costiera, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, **autorità** e operatori locali, Shell e Gruppo Costa. L'operazione rappresenta una pietra miliare nel settore: si tratta del primo rifornimento mai eseguito in Italia su una nave da crociera. "Siamo lieti che la nostra ammiraglia a LNG Costa Smeralda sia stata parte di questa operazione così importante per il settore marittimo in Italia e per il porto della Spezia - ha dichiarato Franco Porcellacchia, Sustainable Innovation and Infrastructure Development Vice President del Gruppo Costa - Carnival Corporation e Costa sono stati i primi a investire in innovazione sostenibile, puntando sulla tecnologia LNG per le navi da crociera, che fa parte di un impegno più ampio per garantire i più elevati standard ambientali per un futuro sempre più sostenibile delle crociere." "Il rifornimento eseguito oggi è stata la 50° operazione di bunkeraggio svolta con successo per una nave del Gruppo Costa. Si tratta di un traguardo significativo, raggiunto insieme ai nostri partner, che dimostra l'impegno di Carnival per la sostenibilità e l'utilizzo delle tecnologie di propulsione più avanzate oggi disponibili", ha dichiarato Tom Strang, Senior Vice President Maritime Affairs, Carnival Tom Strang. "Il Gruppo Carnival è all'avanguardia nello sviluppo dell'LNG come fonte di carburante per l'industria delle crociere, e sta lavorando per costruire un'infrastruttura ampia, sicura e affidabile in tutto il mondo". "Obiettivo del gruppo di lavoro è stato quello di adottare adeguate norme e procedure per garantire i più elevati standard di sicurezza a cominciare da quella legata alla navigazione, alla tutela ambientale, alla prevenzione incendi fino alla sicurezza dei luoghi di lavoro" - ha dichiarato Giovanni Stella, Comandante della Capitaneria di Porto della Spezia. "Ogni prescrizione adottata è stata puntualmente osservata e siamo particolarmente soddisfatti che l'operazione abbia avuto un'evoluzione assolutamente regolare. Grazie a questa positiva esperienza, riteniamo che altre **autorità** marittime possano adottare il regolamento che abbiamo definito in modo da far crescere i punti di distribuzione nei porti italiani come indicato dalle normative italiane ed europee". "Un traguardo importantissimo è stato raggiunto per la prima volta nel nostro Paese e siamo orgogliosi che questo, ancora una volta, sia successo proprio nel porto di Spezia" ha dichiarato Carla Roncallo, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. "Ringrazio in particolare la Capitaneria di Spezia e la Direzione Marittima della Liguria, che insieme a Costa Crociere hanno reso possibile questa operazione, tenendo sempre al centro di tutto il tema della sicurezza". Costa Smeralda è la prima nave alimentata a LNG della flotta Costa, a cui seguirà la gemella Costa Toscana, la cui consegna è prevista nell'ultimo trimestre del 2021. Un'altra nave a LNG, AIDAnova, è già operativa nella flotta del Gruppo Costa dal 2018. Altre due navi gemelle di AIDAnova entreranno in servizio entro il 2023. Per quanto riguarda il resto del Gruppo Carnival Corporation, è stata recentemente consegnata una terza nave alimentata a LNG, la Iona di P&O Cruises UK. L'utilizzo del gas naturale liquefatto, la tecnologia di propulsione attualmente più avanzata per abbattere le emissioni delle navi, permette di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), riducendo significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell'85%) e di CO2 (riduzione sino al 20%). Domenica 25 ottobre 2020 alle 19:21:50 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

La Spezia, Costa Smeralda si rifornisce di Lng: è la prima volta in Italia

Redazione

La Spezia - In un paio d' ore si è conclusa tutta l' operazione. La bettolina arivata da Rotterdam ha potuto effettuare il rifornimento di gas naturale liquefatto in sicurezza e si è allontanata da Costa Smeralda. La Spezia, completato con successo il primo rifornimento di LNG in Italia <https://t.co/5vakatSBFO> [pic.twitter.com/nGpZwI7Qhf](https://t.co/5vakatSBFO) - GazzettadellaSpezia (@GazzettadellaSp) October 25, 2020 Questa mattina nel **porto** della Spezia è andato in scena il primo rifornimento di gas naturale liquefatto mai avvenuto in Italia da nave a nave. E' un passo fondamentale per l' utilizzo più ampio del carburante pulito anche nel settore marittimo.

informativa
Non è alcun partner integrante di questo sito e i contenuti sono come specificato nella pagina politica. Non accendiamo gli allarmi di cui non abbiamo ricevuto alcuna informazione, preparamo la navigazione di questo spazio, interagendo con un link e un pulsante al di fuori di questa informativa o continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

La Spezia, Costa Smeralda si rifornisce di Lng: è la prima volta in Italia

23 OTTOBRE 2020 - Redazione



f La Spezia - In un paio d'ore si è conclusa tutta l'operazione. La bettolina arrivata da Rotterdam ha potuto effettuare il rifornimento di gas naturale liquefatto in sicurezza e si è allontanata da Costa Smeralda.

t La Spezia, completato con successo il primo rifornimento di LNG in Italia <https://t.co/5vakatSBFO> [pic.twitter.com/nGpZwI7Qhf](https://t.co/5vakatSBFO)

m - GazzettadellaSpezia (@GazzettadellaSp) October 25, 2020

Questa mattina nel porto della Spezia è andato in scena il

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

Se preferisci

Shipping Italy

La Spezia

Il rifornimento di Gnl sulla Costa Smeralda a Spezia oggi è diventato realtà

Come preannunciato dalla Capitaneria di **porto** e dalla port authority nelle scorse settimane, oggi a La **Spezia** è in corso il primo storico rifornimento di gas naturale liquefatto sulla nave da crociera Costa Smeralda della compagnia Costa Crociere. La bettolina impiegata è la Coral Methane da 7.600 metri cubi di capacità che nelle prime ore di questa mattina è arrivata nel **porto** ligure proveniente da Barcellona, dove a sua volta aveva fatto il pieno di gas dai locali depositi. Per il momento, infatti, nello scalo spezzino è autorizzato il bunkeraggio di Gnl ship to ship (da bettolina a nave). Negli anni a venire le piccole gasiere potranno rifornirsi di gas da 'consegnare' alle navi direttamente in Italia dal rigassificatore di Panigaglia e da quello che sorge al largo di Livorno (Olt Offshore Lng Toscana). Altri depositi costieri di Gnl stanno sorgendo poi in altre realtà portuali in giro per l' Italia fra cui Oristano, Ravenna, Livorno, Napoli e altre. A inizio ottobre, in occasione dell' ultima Naples Shipping Week, il comandante della Capitaneria di **porto** di La **Spezia**, Giovanni Stella, aveva presentato in anteprima il regolamento che ha aperto alla possibilità di effettuare rifornimenti di gas naturale liquefatto da nave a nave. 'Per fare il pieno a una nave da crociera ci vogliono 3.600 mc di Gnl' aveva spiegato, precisando che "l' area entro cui il rifornimento potrà avvenire sarà quella delimitata dalle Calate Paita, Malaspina e Garibaldi". Il comandante aveva infine precisato che il rifornimento di Gnl alle navi dovrà sottostare ad alcune restrizioni: il traffico portuale verrà bloccato, saranno necessarie condizioni meteomarine favorevoli e per ora il trasbordo di Gnl dalla 'bettolina' gasiera alla nave da crociera potrà avvenire solo durante il giorno. Franco Porcellacchia, direttore tecnico della flotta Costa Crociere, nella stessa occasione aveva ricordato che la compagnia 'oggi si fornisce di Gnl tramite un accordo con Shell che ci vincola a utilizzare questo fornitore. In futuro non è detto che non possano esserci altri fornitori a cui ci rivolgeremo'.



Come preannunciato dalla Capitaneria di porto e dalla port authority nelle scorse settimane, oggi a La Spezia è in corso il primo storico

Affari & Finanza

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L'analisi del presidente di Unindustria Angelo Camilli

"Regione frenata dalla risalita dei contagi le infrastrutture necessarie a ridare slancio"

stefano carli "Eravamo messi meglio del resto d' Italia Ora il nuovo colpo. Dal Recovey Fund ci attendiamo opere di potenziamento dei sistemi viari, portuali e digitali per far ripartire il turismo e il resto dei servizi" "Q uesta ondata di contagi in corso ha aggravato la situazione dell' economia laziale. Fino all' estate avevamo una previsioni per il Pil regionale migliore di quello nazionale ma adesso sembra che ci siamo allineati in basso e dovremmo chiudere l' anno con un meno 9%». Angelo Camilli è da poche settimane presidente di Unindustria Lazio, che tra l' altro tra poco festeggia i suoi primi 10 anni, ossia dalla data in cui le cinque provincie laziali delle territoriali di Confindustria hanno deciso di unificarsi in un' unica struttura. «Ci sono settori che hanno retto meglio - spiega Camilli - come il farmaceutico, il nostro fiore all' occhio, che vale da solo il 38% di tutti i 33 miliardi di fatturato nazionale del comparto. Poi l' It, l' automotive, l' aerospazio. Ma tutto il comparto servizi ha sofferto molto, specie quelli che per volumi erano i nostri punti di forza e che erano in sofferenza già prima del Covid: il turismo, l' audiovisivo, gli eventi, lo sport». L' emergenza pandemica ha investito il Lazio in una fase di debolezza economica. Rileva uno studio di Bankitalia sull' economia della regione pubblicato lo scorso luglio, che il Lazio ha registrato nel 2019 una crescita del Pil contenuta e il livello dell' attività economica non ha ancora recuperato quello del 2007, anno che ha preceduto la crisi finanziaria globale. In oltre un quindicennio, la regione ha assistito a un deterioramento del reddito pro capite sia nel confronto con simili regioni europee sia con la media nazionale, soprattutto a causa di una performance relativamente peggiore della produttività. Ma c' erano segnali di recupero: lo stesso studio Bankitalia, se da una parte rileva una crescita di fatturato costantemente sotto la media nazionale, sottolinea parallelamente che negli ultimi 3-4 anni gli investimenti delle imprese avevano ripreso vigore, più volte al di sopra della media nazionale. «Abbiamo una preponderanza di economia dei servizi e un minor peso della manifattura - continua Camilli, che in questi casi è quella che riparte prima. Rimettere in moto il turismo sarà più lungo: l' anno scorso avevamo un tasso di occupazione delle strutture di ospitalità al 90%, oggi siamo al 7%. Tutto questo impatta sull' occupazione: ad oggi nel 2020 contabilizziamo 171 mila nuove assunzioni in meno». Altro settore che ha tenuto, secondo i numeri di Unindustria, è l' It: la Tiburtina Valley ha un export importante: vale 4 miliardi di euro ed è circa la meta dell' export totale italiano di questo settore. «Ma per svilupparsi questo distretto ha bisogno di infrastrutture - continua Camilli - Strade: passano di lì ogni giorno 300 mila persone. E anche decoro. E poi c' è tutto il settore dell' automotive di Cassino e del centro logistico di Civitavecchia, dove convergono per essere imbarcate verso gli Usa le Stelvio dell' Alfa, ma anche le Jeep prodotte a Melfi, per un totale di 15 mila auto a settimana». Il porto di Civitavecchia, che con Fiumicino e Gaeta costituisce un' unica autorità portuale, è un altro dei punti di sviluppo dell' economia regionale. È una delle poche infrastrutture portuali con ampie aree retroportuali da sviluppare e c' è il progetto di cercare di accrescere la quota di traffico merci via container, che oggi è ridottissima: l' economia di Roma movimentata 1,5 milioni di container l' anno, ma Civitavecchia ne intercetta poco meno di 100 mila. Anche qui servono infrastrutture: a partire dagli ultimi 16 chilometri della Orte Civitavecchia che oggi si ferma a Monte Romano e che collega l' autostrada Tirrenica con l' A1 e con l' Adriatico.



Affari & Finanza

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Il tema delle infrastrutture è strategico - conferma Camilli - Pensiamo anche alla connettività. Ci sono interi distretti industriali in sofferenza, da questo punto di vista, come quello della ceramica di Civita Castellana, che pure sta puntando molto sull' export e proprio per questo ha bisogno di connettività in banda larga per crescere. Ma anche le reti mobili sono in sofferenza: ci sono intere zone attorno a Viterbo dove la connettività mobile è in forte sofferenza». La regione si aspetta adesso un uso rapido ed efficace delle risorse europee, sia il Recovery Fund che i fondi Ue del nuovo settennato 2021-2027. È necessario accelerare sulla digitalizzazione, dove le imprese laziali sono in ritardo anche per la lentezza della Pa nel far partire progetti e iniziative legate ai fondi europei di sviluppo. «Noi, per parte nostra sottolinea Camilli - abbiamo costituito un Digital Innovation Hub, nell' ambito del piano Industria 4.0 unitario per tutta la regione, assieme a Confartigianato e Confcommercio e ai 7 poli universitari regionali, le 5 università pubbliche più Luiss e Campus Biomedico, per supportare la digitalizzazione specie delle Pmi. Ci serve un salto di qualità. E anche per questo abbiamo promosso l' idea di candidare Roma come sede dell' Expo 2035. La sindaca ha aderito subito, adesso vediamo se saremo sostenuti dal governo. Avevamo pensato anche all' ipotesi di anticipare la candidatura per il 2030, ma a questo punto, a meno di dieci anni, il tempo è poco. Prendiamo tutto il tempo che ci vuole ma cerchiamo di mettere in moto una macchina che faccia fare un grande salto di qualità all' intera regione ».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

OPERE E PROGETTI » IL CASO

"Fronte del mare", i cantieri accelerano

Ultimata la pavimentazione al Molo Manfredi, prendono forma i giardini con platani e panchine di piazza della Libertà

Nelle prossime settimane si definirà il futuro "fronte del mare" che comprende tra le opere anche la nuova area pedonale del Molo Manfredi. Il punto sui lavori è stato ripreso sulla pagine social di "Arcan Salerno, cantieri e architettura". L' **Autorità** di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale ha rispolverato il progetto - già immaginato da Oriol Bohigas e compatibile con il Piano Regolatore del Porto - di prolungamento (fino a 50 metri e a 200 metri lineari) della banchina del Molo, della creazione di un' area pedonale e di recupero del vecchio basolato. Nel complesso, il progetto per il riassetto formale e funzionale del Molo Manfredi vale 7 milioni di euro. E si procede anche sul fronte del cantiere di piazza della Libertà. Negli scorsi giorni, infatti, è stato scaricato il terreno di riempimento di quello che nel nuovo progetto sarà uno spazio verde con platani e panchine. Al posto delle due torri che avrebbero dovuto fare da chiusura dell' emiciclo (le uniche due palazzine che sarebbero dovute essere destinante a funzioni pubbliche) è stato previsto che nascano dei giardini. Non ci sono più le torri T1 e T2 ma due aree verdi, un parco sportivo, una passeggiata con pedane in legno e un parco giochi. In realtà non è ben chiaro se l' area per i bambini effettivamente ci sarà. Si tratterebbe, comunque, di uno dei pochi spazi al centro della città che si aggiungerebbe al nascento parco giochi di piazza Alario. Dal punto di vista del cronoprogramma, il cantiere della piazza ha ripreso nel pieno le attività dopo lo stop imposto dal lockdown. La data di consegna, quindi è slittata ed è evidente che il cantiere non chiuderà per il prossimo Natale come aveva annunciato il presidente della Regione, Vincenzo De Luca, nel corso dell' inaugurazione della scorsa edizione di "Luci d' Artista" quando, però, nessuno avrebbe potuto mai immaginare che sarebbe esplosa la pandemia Covid. La conclusione dei lavori, quindi potrebbe slittare all' estate del 2021 ammesso che non siano imposti ulteriori stop. Anche il cantiere la per la realizzazione dell' ultima palazzina dell' emiciclo (di proprietà privata) è in fase di conclusione. Qui, stando a indiscrezioni, dovrebbe sorgere un albergo. Una volta chiuso il cantiere si dovrà anche riaprire la partita dei negozi e dei locali previsti sotto i portici che - dopo anni di attese - dovrebbero essere aperti e funzionanti. Il progetto del Molo Manfredi e il completamento di piazza della Libertà sono tasselli di un unica progettualità che punta a ridisegnare il fronte del mare della città, iniziato con la realizzazione della Stazione Marittima di Zaha Hadid e che si concluderà con le opere di ripascimento. (e.t.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Per il deposito di metano Edison si individui un nuovo sito»

A poche ore dal consiglio comunale chiamato a discutere, domani, del progetto del deposito costiero small scale di gpl a Costa Morena Est, il fronte ambientalista torna a chiedere non solo il cambio di localizzazione ma anche la Valutazione ambientale strategica. La scelta di Costa Morena, sottolineano Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Italia Nostra, Legambiente e Wwf, «collide con gli investimenti pubblici fatti per collegare quell' area con la rete ferroviaria nazionale e, oltre a ciò, inibisce del tutto la banchina ad altro tipo di traffico mercantile». Proprio per questo, la localizzazione «è stata contestata dagli stessi operatori portuali, dalle istituzioni e associazioni di cittadinanza attiva». Del resto, rivendicano gli ambientalisti, «Avevamo già rilevato, attraverso le osservazioni presentate e in alcuni comunicati, come tale progetto fosse privo di qualsiasi analisi ex ante, non solo quella di costi-benefici ma anche di una valutazione della sua compatibilità con l' assetto complessivo del porto». Manca ancora, sottolineano inoltre, «un disegno organico sull' assetto del porto, che determini la destinazione delle singole aree in ragione della loro vocazione e della sostenibilità ambientale degli interventi programmati» e questo «inficia le scelte relative ai singoli interventi sia sotto il profilo della omessa valutazione della loro compatibilità con le altre attività portuali ma soprattutto per la totale mancanza della Valutazione ambientale strategica». Non solo. «Appare - sostengono - una scelta sostanzialmente elusiva dell' obbligo di sottoporre il progetto a Valutazione di impatto ambientale, che si indichi la capacità di stoccaggio dei serbatoi in 19.950 metri cubi, appena 50 metri cubi al di sotto dei 20mila che avrebbero imposto il ricorso alla Via nazionale». Con un percorso partecipato, concludono, «si sarebbe giunti senza polemiche ad altre conclusioni, come, ad esempio, l' individuazione di un sito diverso, auspicabilmente nella zona industriale o, perché no, nell' area del petrolchimico che dopo i fasti del passato oggi è sotto utilizzata pur essendo fortemente infrastrutturata. Ciò a prescindere dal fatto che qualunque altro sito scelto dovrebbe essere sottoposto a Vas». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Battaglia finale sullo scalo merci di Taranto

L'infrastruttura è finita a una società controllata dal Partito comunista, a Bruxelles nessuno si è opposto

Il caso del porto di Taranto in mano ai cinesi è arrivato anche a Bruxelles ma finora la politica non si è mossa. Anzi, sembra favorire questo disegno. L'eurodeputata della Lega Anna Bonfrisco ha presentato un'interrogazione alla Commissione Ue in cui chiede l'attenzione sul passaggio di mano di un'infrastruttura strategica di portata europea a un'azienda legata al Partito comunista cinese. «Ho posto il problema se l'operazione non costituisce un pericolo per i confini europei ma il vicepresidente della Commissione, Josep Borrell, ha risposto che, pur condividendo la preoccupazione, le scelte fanno capo ai singoli Stati. Eppure, la questione di Taranto è di interesse per tutta Europa», commenta Bonfrisco. Il porto di Taranto è uno dei più importanti del Mediterraneo, e gli scali marittimi sono, al pari del 5G, il terreno su cui si gioca la partita tra Cina e Stati Uniti. Il baricentro di questa battaglia geopolitica per la ridefinizione dei rapporti di forza tra i due blocchi è l'Italia per la sua posizione strategica. L'anno scorso è stata affidata, per i prossimi 49 anni, la gestione del terminal contenitori pugliese ai turchi di Yilport Holding. Secondo un'informativa dell'Aise, il nostro servizio di intelligence estera, Yilport è socia di Cosco, compagnia di Stato cinese. Sempre a Taranto, nell'area ex Belleli dovrebbero sorgere un polo produttivo e un centro di ricerca a opera dell'azienda bolognese Ferretti, controllata all'85% dai cinesi del Weichai Group. Sembra una manovra a tenaglia. Perché Taranto è così appetibile? «È uno dei porti principali della Marina militare italiana e la Nato ha infrastrutture militari strategiche», spiega Bonfrisco. «Ma è importante anche per la Ue, perché qui transitano le navi dell'operazione Irini di contrasto al traffico di migranti. C'è quindi il rischio di penetrazione in realtà strategiche italiane e dell'Europa. Mi dispiace registrare che l'Autorità portuale non colga il pericolo per la sicurezza del Paese». Il presidente dell'Autorità, Sergio Prete, ha sempre detto che è un'occasione importante per il futuro di Taranto, con investimenti e lavoro. Aggiunge Bonfrisco: «Controllando il porto di Taranto, la Cina potrebbe svolgere facilmente attività di spionaggio, per monitorare le operazioni navali che oggi rivestono grande importanza nel bacino del Mediterraneo, diventato una polveriera nello scacchiere geopolitico. Lasciare entrare i cinesi a Taranto può mettere a rischio la compattezza dell'Europa nell'operazione Irini. Il governo italiano manda messaggi contraddittori. L'Europa, a partire dalla questione 5G, ha compreso che la Cina costituisce un grave rischio all'autonomia strategica e ha cominciato a prendere le distanze dalle mire espansionistiche di Pechino. L'Italia si muove invece in modo poco chiaro». Sarà perché i 5 stelle sono molto disponibili verso i cinesi? «È evidente che c'è una scelta di alleanze internazionali tra i 5 stelle e la Cina, e questo ci deve preoccupare. Se i 5s sono la quinta colonna dei cinesi in Italia e in Europa, è molto allarmante». L'eurodeputata leghista individua un'altra minaccia sul fronte della gestione sanitaria della pandemia. Già lo scorso marzo, quando Pechino si era fatta avanti offrendo un aiuto all'Italia, Bonfrisco aveva messo in guardia dal rischio che i dati sanitari potessero essere condivisi. Ora torna su questo tema perché, dice, il pericolo c'è ancora: «L'Europa deve riprendere il controllo di tutti i servizi a cominciare dalla produzione delle mascherine. E questo vale anche per il vaccino, a cui la Ue sta dedicando molte risorse e l'Italia è in prima linea nella ricerca. L'autonomia strategica



La Verità

Taranto

passa per l' autonomia della produzione di beni e servizi necessari». L.D.P.