



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 01 settembre 2020**



Prime Pagine

01/09/2020	Corriere della Sera	7
<hr/>		
01/09/2020	Il Fatto Quotidiano	8
<hr/>		
01/09/2020	Il Foglio	9
<hr/>		
01/09/2020	Il Giornale	10
<hr/>		
01/09/2020	Il Giorno	11
<hr/>		
01/09/2020	Il Manifesto	12
<hr/>		
01/09/2020	Il Mattino	13
<hr/>		
01/09/2020	Il Messaggero	14
<hr/>		
01/09/2020	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
01/09/2020	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
01/09/2020	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
01/09/2020	Il Tempo	18
<hr/>		
01/09/2020	Italia Oggi	19
<hr/>		
01/09/2020	La Nazione	20
<hr/>		
01/09/2020	La Repubblica	21
<hr/>		
01/09/2020	La Stampa	22
<hr/>		
01/09/2020	MF	23
<hr/>		

Trieste

01/09/2020	Il Piccolo Pagina 30	24
<hr/>		
31/08/2020	Messaggero Marittimo	Redazione 25
<hr/>		
31/08/2020	Port News	MAURIZIO MARESCA 26
<hr/>		

Venezia

01/09/2020	Il Gazzettino	Pagina 38	28
<hr/>			
01/09/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	29
<hr/>			
01/09/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	31
<hr/>			
31/08/2020	Corriere Marittimo		32
<hr/>			
31/08/2020	Informare		33
<hr/>			
01/09/2020	Informatore Navale		34
<hr/>			
31/08/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	35
<hr/>			
31/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	36
<hr/>			
31/08/2020	Ship Mag		37
<hr/>			
31/08/2020	Shipping Italy		38
<hr/>			
31/08/2020	Venezia Today		39
<hr/>			

Genova, Voltri

01/09/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 10	40
<hr/>			
01/09/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8	42
<hr/>			
01/09/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8	44
<hr/>			

Livorno

01/09/2020	Il Tirreno	Pagina 16	46
<hr/>			
01/09/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 30	47
<hr/>			
31/08/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	48
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

01/09/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 23	49
<hr/>			

01/09/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 30	50
Tutti in fila per i controlli al porto		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

31/08/2020	Cronache Ancona	51
'The blue way' ad Ancona, l' agorà promossa da Unimc		
31/08/2020	cronachemaceratesi.it	52
"The blue way" ad Ancona, l' agorà promossa da Unimc		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/09/2020	Il Messaggero Pagina 36	53
Il maltempo frena i tamponi ai drive-in Cluster a Genzano		
01/09/2020	Corriere della Sera Pagina 4	54
Civitavecchia, i test rapidi per chi parte		
01/09/2020	Il Tempo Pagina 15	55
«Al porto non si rispettano i protocolli anti-Covid» 3		
01/09/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	56
Test per chi parte, solo in 23 in fila al drive-in		
31/08/2020	Affari Italiani	57
Coronavirus, caos al porto di Civitavecchia. Il sindaco: "Problemi con i test"		
01/09/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31	58
Porto, segretaria generale nei guai		

Napoli

01/09/2020	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 5	59
Covid, obbligo di tamponi per chi torna da Sardegna ed estero fino al 10 settembre		

Brindisi

01/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	61
Progetto Edison, alta tensione tra ambientalisti e Authority		
01/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	63
«Ecco tutte le buone ragioni per dire sì all' impianto gnl»		

Taranto

01/09/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 32	65
Il deposito di gas a Costa Morena diventa terreno di scontro tra Autorità Portuale e ambientalisti		
01/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 8	67
Riqualficazione del porto S' inaugura molo S. Cataldo		
31/08/2020	Informazioni Marittime	68
Porto di Taranto, la nuova testata del San Cataldo apre i battenti		
01/09/2020	Shipping Italy	69
A Taranto inaugurazione per 200 metri di accosto restituiti al Molo San Cataldo		

Cagliari

01/09/2020	Il Secolo XIX Pagina 13	70
Porto container di Cagliari, un' offerta da Amsterdam Grendi frena l' espansione		
01/09/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 12	71
Terminal container, si fa avanti Pifim		
01/09/2020	L'Unione Sarda Pagina 16	72
Fumata bianca per il Porto canale		
31/08/2020	Ansa	73
Porti: futuro anglo-olandese per terminal container Cagliari		
31/08/2020	Corriere Marittimo	74
E' del Gruppo PIFIM la proposta per il terminal contenitori di Cagliari		
31/08/2020	Corriere Marittimo	76
Cagliari, Porto Canale - No alla proroga della cassa integrazione per i lavoratori CICT		
31/08/2020	Il Nautilus	77
Una proposta per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari		
31/08/2020	Informare	78
Una sola proposta per la gestione del container terminal al Porto Canale di Cagliari		
31/08/2020	Informatore Navale	79
AdSP del Mare di Sardegna: una proposta per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari		
31/08/2020	Informazioni Marittime	80
Terminal container di Cagliari, porto di Amsterdam si candida per la gestione		
31/08/2020	Messaggero Marittimo	81
Una proposta per il terminal container di Cagliari		<i>Veio Benetti</i>
01/09/2020	MF Pagina 13	82
Per il terminal container di Cagliari c' è l' offerta di Amsterdam con Pifim		<i>NICOLA CAPUZZO</i>
31/08/2020	Port News	83
PIFIM si fa avanti per Cagliari		
31/08/2020	Sardinia Post	84
Porto canale, chiesta la concessione: società anglo-olandese si fa avanti		
31/08/2020	Sea Reporter	85
Proposta interessante per il futuro del Porto Canale di Cagliari		
31/08/2020	Ship Mag	86
L' inglese PIFIM si candida a gestire il Porto Canale di Cagliari. Deiana: "Si aprono nuovi scenari per il futuro"		
31/08/2020	Shipping Italy	87
C' è una proposta per il porto canale di Cagliari: è di Pifim e porto di Amsterdam		
31/08/2020	Shipping Italy	88
Pifim e Port of Amsterdam: chi c' è dietro la cordata interessata al porto canale di Cagliari		
31/08/2020	The Medi Telegraph	89
Un' offerta per il Porto Canale di Cagliari		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/09/2020	Gazzetta del Sud Pagina 19	90
Tremestieri, conto alla rovescia		
01/09/2020	Giornale di Sicilia Pagina 7	91
Porti messinesi, agosto fa limitare i danni		

Palermo, Termini Imerese

01/09/2020	Giornale di Sicilia Pagina 18	93
Bomba al porto, nuovo vertice Il disinnesco il 13 settembre		

Focus

31/08/2020	Sea Reporter	95
Rinnovo organi di vertice delle Autorità di Sistema Portuale		
<hr/>		
31/08/2020	Shipping Italy	96
Alla Di Matteo la direzione generale porti e navigazione del Mit. Al sottosegretario Traversi la delega ai porti		
<hr/>		
31/08/2020	Corriere Marittimo	97
MedCruise, Mangiarotti: Rifornimento GNL navi da crociera, ecco i porti - Mappatura - INTERVISTA		
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campitana 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI LATTICI VIVI



Vigilia di Monza e Mugello
La Ferrari ora spera nel «fattore Italia»
di **Daniele Dallera** e **Daniele Sparisci**
alle pagine 34 e 35



Oggi gratis
Gli alibi, le promesse: chi non sostiene il Terzo settore
di **Ferruccio de Bortoli**
chiedete l'inserito all'edicolante

Prolife
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

Il referendum sul taglio dei parlamentari

IL VALORE DI UN PRIMO PASSO

di **Antonio Polito**

Voterò sì al disegno di legge Quagliariello. E già, perché la prima proposta depositata in questa legislatura per portare a 400 i deputati e a 200 i senatori è firmata da un senatore moderato di cui tutto si può dire tranne che sia un populista, o un aspirante eversore della Costituzione. D'altra parte analoghi tagli dei parlamentari vengono sollecitati da ormai quarant'anni praticamente da ogni commissione parlamentare, bicamerale o mono, che si sia dedicata al tema.

continua a pagina 11

NON È VERO CHE AIUTA LE RIFORME

di **Angelo Panebianco**

Se si spera di limitare il danno, di attenuare le conseguenze negative della probabile vittoria di un referendum che non si condivide o i cui contenuti lasciano perplessi, si può ricorrere all'una o all'altra di due strategie. La prima consiste nel «bacio della morte», ossia mi schiero a favore del sì ma usando argomenti opposti a quelli dei proponenti del referendum: vuol ridurre i parlamentari per colpire la «casta», in nome della tua ostilità al Parlamento e alla democrazia rappresentativa?

continua a pagina 11

Autobus e metropolitane potranno viaggiare all'80% della capienza. I contagi sotto quota mille

Scuola, patto per riaprire

Il Pil è crollato del 12,8%, il Covid ha bruciato consumi per 116 miliardi



GIANNELLI

«Riaprire le scuole è la nostra priorità»: il premier Giuseppe Conte ribadisce la necessità di non differire l'inizio delle lezioni. «Ce la faremo» garantisce la ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina. Regioni e governo hanno raggiunto un'intesa sui trasporti: autobus, pullman e metro potranno viaggiare quasi pieni per permettere agli studenti di raggiungere le scuole: la capienza è aumentata fino all'80%, purché vengano messe in atto le misure di sicurezza, come indossare la mascherina sui mezzi. I contagi sono scesi sotto quota mille. Effetti del virus sull'economia: Pil crollato del 12,8%, consumi bruciati per 116 miliardi.

da pagina 2 a pagina 7

Regionali nelle Marche Avanti il centrodestra La Lega primo partito

di **Nando Pagnoncelli**

a pagina 10

Svolta o scorciatoia: così lo smartworking cambierà le aziende

di **Dario Di Vico**

a pagina 24

Taiwan La piccola Lin portata in alto dal vento e scesa a terra incolume



Nella sequenza fotografica il «volo» di Lin, tre anni, rimasta imbrigliata in un aquilone arancione durante l'International Kite Festival di Hsinchu, a Taiwan

di **Vivian Lamarque**

Un colpo di vento improvviso. Violento. E una bimba vola in cielo, imbrigliata nell'aquilone arancione. Lin, tre anni, un pupazzo danzante nell'aria azzurra del porto di

Hsinchu, a Taiwan. Con la folla incredula, naso all'insù, a gridare di paura. La coda dell'aquilone, un nastro magico ripiegato dal vento come fosse un serpente, si è attorcigliato al collo della bimba e l'ha portata in alto. Poi il vento via via è cessato e Lin è ridiscesa sul prato. Dolcemente.

a pagina 22

TELECOMUNICAZIONI DAL RAME ALLA FIBRA

Via libera da Tim e Cdp Si farà la rete unica per la banda ultralarga

di **Federico De Rosa** e **Andrea Ducci**

Via libera da Tim e Cassa depositi e prestati alla creazione di un'unica rete di telecomunicazioni in fibra ottica, mettendo insieme l'infrastruttura del gruppo telefonico con Open Fiber. Ieri i consigli d'amministrazione delle due società hanno approvato la dichiarazione di intenti per strutturare l'assetto di «AccessCo», la società per la rete unica. Che sarà pronta entro il prossimo marzo e dovrà occuparsi di spazzare via il vecchio filo di rame che ancora oggi entra nelle case degli italiani. Al posto del rame la fibra ultraveloce. Gian Paolo Manzetta, sottosegretario allo Sviluppo: operazione per ripartire.

alle pagine 8 e 9

IL COMMENTO

Gli ostacoli da superare

di **Daniele Manca**

È iniziato il lungo viaggio verso quella rete unica che dovrebbe garantire sulla carta un'infrastruttura digitale capace di offrire a cittadini e imprese la possibilità di accedere a Internet superveloce. A tutti i cittadini e a tutte le imprese. Il condizionale è d'obbligo. I tanti giocatori in partita renderanno i tempi non brevi, il percorso auspicato dal governo complesso e non privo di ostacoli.

continua a pagina 9

Prefazione di Massimo Sileoni

GIOVANNI ALLEVI REVOLUZIONE

Innovazione, follia e cambiamento

in libreria e in edicola SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Passa la paura

Se pretendo che un pub italiano rispetti le leggi italiane sono un «covidiot»? Sì, secondo il titolare di un locale di Magenta che davanti all'ingresso ha affisso il seguente cartello, tutto minuscolo e punti esclamativi, come lui immagina che parlino i duri: «La nostra libertà non termina dove iniziano le tue paure. Se sei spaventato, stai a casa!». Cioè, qui non si prendono precauzioni, le mascherine sono un optional e il disinfezzante viene usato solo per le cimici. Se te la fai sotto perché hai paura del contagio, gira al largo, tu e la tua amuchina, invece di costringere anche noi a comportarci da vigliacci.

Questa idea supereroica di libertà non è molto liberale. Intanto presuppone che a casa mia si applichino solo le norme

che piacciono a me. Poi estende il concetto di «casa mia» a ogni luogo da me posseduto o frequentato: l'automobile, la strada, la metropolitana, il negozio, il bar. Ma soprattutto stravolge il concetto su cui si fonda la convivenza comune — il rispetto delle regole — in nome di una loro interpretazione «prêt à porter» fondata sui miei capricci spacciati per diritti inalienabili. Il ricatto psicologico consiste nel far passare i rispettosissimi per fessi («covidiot»), il chiama il proprietario). Il bello è che di solito questi impavidi combattenti per la libertà sono fan sfegatati di Putin, che chiuderebbe quel pub in cinque minuti e al titolare, anziché una birra, offrirebbe subito una bella tazza di tè.

I DIARI SEGRETI

GIULIO ANDREOTTI

in libreria SOLFERINO





B. ci ripensa e invita a votare No al referendum. Un altro regalo alla Meloni e l'ennesimo schiaffo ai suoi cortigiani che volevano il Sì. Ma se lo meritano



Martedì 1 settembre 2020 - Anno 12 - n° 241
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11 con il libro "Toppino impostato"
 Spedizione a/b. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

DOSSIER CORONAVIRUS

Tamponi: ecco le Regioni pronte e le ritardatarie

● **BISBIGLIA, MIRILLO, RONCHETTI, SPARACIARI E TORNABO A PAG. 8 - 9**

PRESIDENTE PAROLAIO

Solinas: un'estate di chiacchiere, ma zero controlli



● **ROSELLI A PAG. 4**

I FURBASTRI DELL'INPS

Nessun nome senza il Garante: Tridico ostinato

● **GIARELLI A PAG. 5**

TELECOMUNICAZIONI

Rete unica: c'è il sì (obbligato), ma manca Enel

● **PALOMBI A PAG. 7**

» BARILLA S'INFURIA

Salvini in tilt: fa gaffe pure con i "Ringo"

» **Sarah Buono**

Dove c'è Barilla c'è casa, ma non Salvini. La Bestia social del leader leghista sembra non azzeccarne più una, al punto da venire sbugiardata pubblicamente dalla nota azienda per un post sbagliato. Impegnato nell'ennesimo tour elettorale, ha twittato "Uniti si vince" con una foto che fa il verso alla storica pubblicità dei biscotti Ringo.
 SEGUE A PAG. 12



STATO-REGIONI Scuolabus all'80%, ma treni pieni a metà

Scuola, accordo sui trasporti Niente mascherina a 1 metro

■ Sui bus, capienza dell'80% per le tratte lunghe e del 100 per le brevi. Il governo garantisce altri 200 milioni. La Azzolina rassicura i docenti con una lettera aperta. Adesso va risolto l'ennesimo problema: il tempo pieno potrebbe saltare

● **CORLAZZOLI E DELLA SALA A PAG. 6**

Concorso a premier

» **Marco Travaglio**

Avete presente la sofferenza di Nanni Moretti (*Aprile*, 1996) mentre guarda *Porta a Porta* con D'Alema e B.? *"D'Alema reagisci, di qualcosa, rispondi, dà, non ti far mettere in mezzo sulla giustizia proprio da Berlusconi! Di' una cosa di sinistra, di' una cosa anche non di sinistra, di civiltà. D'Alema di qualcosa!"* Ecco, da quando mi sono preso un po' di ferie dalla tv e capito sui talkshow popolati di rottweiler antigovernativi che mettono in mezzo (anzi, sotto) i rari e afaici esponenti della maggioranza, mi domando sempre perché nessuno di questi dia la risposta più semplice e definitiva: "Voi, al posto nostro, cosa avreste fatto esattamente?". Ora va di moda inventare giacchi sui nuovi "documenti segreti" (regolarmente sui giornali) che proverebbero come il governo già a febbraio, o a gennaio, o forse a novembre-dicembre (prima della Cina), sapesse tutto e non facesse nulla: l'ultimo l'ha svelato *Repubblica* (noi ne scrivemmo il 28 marzo e il ministro Speranza ne riferì al Copasir il 28 aprile).

È uno studio sui possibili impatti del contagio in Italia, richiesto dal ministero della Salute il 22 gennaio a un ricercatore della fondazione Kessler, che ne consegnò una bozza il 12 febbraio e la stesura definitiva di 55 pagine il 4 marzo con vari scenari: da 1 milione a 2 milioni di contagiati, da 200mila a 400mila ricoverati, da 35mila a 60mila morti. Ovviamente fu tenuto riservato per non scatenare il panico, visto che gli scenari erano tutti da verificare e non c'erano due esperti che facessero la stessa previsione. Basti pensare che il 14 febbraio l'Agenzia europea per la prevenzione e il controllo delle malattie dava "basse probabilità" di contagio in Europa. Che, in tutto, contava 46 infetti (e l'Italia 3). Ma il governo prese sul serio il rapporto Kessler là dove segnalava un dato oggettivo: il drammatico deficit di posti letto nelle terapie intensive. Infatti, già tre giorni prima della consegna definitiva, ordinò alle Regioni (che non ne volevano sapere) di raddoppiarli da 5 a 10mila. Ma tutto questo aspiranti premier ministri da divano che infestano i media non lo sanno. E strillano contro il governo che "sapeva tutto" (falso), ma "non fece nulla" (falso), "non informò le Regioni" (falso) e anzi "spedì 18 tonnellate di mascherine e guanti alla Cina" (l'unico Paese allora massicciamente colpito dall'epidemia che poi, quando toccò a noi, ci ricambiò per tre mesi con 25 milioni di tonnellate di mascherine alla settimana). Ma il bello degli attacchi al governo che non dispone il *lockdown* il 12.2 (con 3 positivi, tutti cinesi) è che vengono dagli stessi che lo contestarono quando lo dispose un mese dopo (con 12.462 positivi e 827 morti).
 SEGUE A PAGINA 20

PARLAMENTI PIÙ SNELLI LA CORSA IN TUTTA L'EUROPA

Tagliano anche GB, Germania e Francia



L'ITALIA NON È SOLA BERLINO VUOLE PASSARE DA 709 A 598 DEPUTATI. E PARIGI DA 577 A 404. IL REGNO UNITO INTENDE SCENDERE DA 659 A 600

● **SALVINI A PAG. 2-3**

DOSSIER DELL'ISTITUTO CATTANEO Con il Sì e il proporzionale tutti restano rappresentati

● **A PAG. 2**

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Mistero Giuseppe *a pag. 5*
- **Pasquino** Conte tace: embè? *a pag. 11*
- **Lerner** Il sonno sulle Ong *a pag. 13*
- **Emiliani** Le idee di Basaglia *a pag. 11*
- **Mercalli** Ridisegnare le città *a pag. 16*
- **Scanzi** La mandria No Virus *a pag. 11*

MA LA PIAZZA RIBOLLE

Libano, chi è Adib: il nuovo premier che piace a Macron



● **ZUNINI A PAG. 15**

IL NIRVANA DI HESSE

Guida illustrata a sesso&piacere (solo femminili)



● **TAGLIABUE A PAG. 17**

La cattiveria

Secondo gli ultimi sondaggi, la Lega in Campania è al 3%. Sono quelli che vogliono l'eruzione del Vesuvio

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 0658999.1

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 53/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 1, BULMILANO

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 1 SETTEMBRE 2020 - € 1,80

ANNO XXV NUMERO 209

Ci vorrebbe una gita a Chiasso 2.0 per riuscire a gestire il politicamente corretto alle vongole (a volte anche Google aiuta)

Il 23 gennaio 1983 Alberto Arbasino faceva sul *Giorno* la poi celebre tiratura sulla "Gita a Chiasso" in Italia gli intellettuali si ostinavano a inseguire e affrontare temi e tematiche e autori "tradotti", che nei paesi di origine erano ormai fuori per percentuali, scriveva Arbasino. Per

DI MICHAEL MASSERI

superare questa impasse sarebbe bastato arrivare alla dogana "di Ponte Chiasso, due ore di bicicletta da Milano" e il procurarsi testi come - e li citava una serie di volumi fondamentali della contemporaneità, arrivati vent'anni dopo in Italia. Questo ritratto ventennale, sosteneva Arbasino, procurava una specie di straniamento, una doppia velocità: autori già affermati e magari in crisi nel loro madrepatria (tipo Salinger) venivano successivamente scoperti e discussi in Italia, e in generale si passava molto tempo "lamentandosi a vuoto e perdendo del tempo inventando la ruota (...) mentre altrove già si marciava in

trono o in dirigitibile".

Oggi l'Internet e i viteriputeri sociali ci fanno credere d'esser tutti sul stesso piano, dalla mia Voghera io mi leggo il *New York Times* e finitro la casalinga dell'Ohio, pensando di trovarmi in una felice unità di tempo e di luogo: mentre il colossale fuso orario ventennale è ancora lì, non se ne va: così causa sorpresa che un ministro degli Esteri venga criticato per aver fatto "blackface", qui considerato "spirito", "perché i problemi sono ben altri", o perché "il razzismo vero è parlare del colore della pelle", tutto appunto molto anni Duemila. In rete si troveranno del resto tutorial anche semplicissimi che spiegano perché il nero-faccettismo non va bene, e risaliranno probabilmente a vent'anni fa. Gli stessi in cui ci si cominciava a lamentare, nelle patrie di origine, dei problemi del famigerato "politically correct", che oggi si affaccia timidamente da noi.

Il romanzo "La macchia umana" di Philip Roth, che tratta di accu-

so di razzismo farlocche a un professore universitario, è appunto del 2000. E la puntata di "The West Wing" in cui ci si chiede se la legge contro i crimini anti-gay non sia superflua, è del Natale 1999 (poi la legge è passata, le famiglie naturali sono sopravvissute). L'altro di oggi pare insomma, per dirlo alla Elena Ferrante, scontatissimo. E infatti nel 2020 ma ancora saldamente al 2000 anche come più, del resto. E si disperano inutilmente molto contro questo maledetto politicamente corretto, mai arrivato ma molto dibattuto e combattuto. Con effetti di straniamento se si cronache essere raccontando di certe università molto estreme e certi musei d'arte contemporanea costosi dove li avvantaggiano se sei una donna transgender invece che un maschio bianco etero, il sovranista di Pescara e il supremo di Usmate sono sinceramente contenti che stia accadendo così e ora: mentre nell'ateneo italiano si sa che sarà più frequente l'esaminatore-paleggiatore bianco (mediterraneo privilegio).

Invece che studiare, l'italiano si arrangia poi un po' come può politicamente corretto di importazione; a volte si sforza pure, e a tenerezza, cavandosi generalmente malissimo, non solo tra blackface e bodybuilding, ma anche con declinazioni più domestiche: qualche tempo fa, un *Holdo* di giornale vituperava un attacco omofobo al grido di "frocio di M": quindi la parola con la F si potrà dire, quella con la M no. E il paragrafo che ha fotografato Di Maio in quella strana posizione acquatica ha risposto che chi pensa male di quella foto di "sessista", mostrando di ritenere che "sessista" voglia dire sporcazione (in molti casi, basterebbe una gita non a Chiasso ma su Google. Ma è un problema italiano forse innato, quello di non controllare le parole: del resto abbiamo appena imparato a distinguere il congegno dall'ordine, quasi sempre non usati, almeno quando "saute" nei menu dei ristoranti italiani, per le vongole, e per le cozze).

La crisi nel Mediterraneo

L'Ue prova a riprendere in mano il Patto sui migranti con un "approccio globale"

Più solidarietà, più tempi e più unità nella gestione dei ricami: ma i migranti vanno sbarcati "rapidamente"

Non solo relocation

Bruxelles. Il fine settimana di caos nel Mediterraneo centrale, con la crisi a Lampedusa e con centinaia di migranti lasciati a fare sbarco i naufraghi "rapidamente". Ma nelle prossime settimane Roma e La Valletta dovrebbero ricevere un aiuto dall'esecutivo europeo, quando metterà sul tavolo la proposta di un nuovo "Patto su migrazione e asilo" per cercare di sfiorare il dibattito sulla rilocazione di Dublino, introducendo più solidarietà tra stati membri e un approccio "globale" alla politica migratoria. (Continua a pagina quattro)



Di Maio sogna il Cav.

Il ministro degli Esteri in Libia. Più business che geopolitica: rilancia l'autostrada di Berlusconi e Gheddafi

Roma. Tripoli, bell'autostada d'amore. Luigi Di Maio oggi vola in Libia. E lo fa nel solco di Silvio Berlusconi. Già, l'obiettivo del ministro degli Esteri non è semplice: riallacciare i fili dei progetti economici avviati dal Cavaliere ai tempi di Gheddafi. Scambi e relazioni, business e soldoni interrotti bruscamente dalle primavere arabe. Un accordo siglato nel 2006 e poi finito in nonchalance. Ma adesso Di Maio ci riprova, forte magari dei consigli di chi - come Gianni Letta che ha incontrato nelle settimane scorse - vuol dossieri lì ha magari, come E. allora c'è il ministro della Farnesina, alla prima missione internazionale dopo due vacanze senza protezione 50. (Continua a pagina quattro)

E' la quarta volta

I soldati italiani in Libia non piacciono ai turchi che vorrebbero mandarli via (o almeno fuori dall'aeroporto)

Roma. Di Maio va per la quarta volta in Libia in dieci mesi ed è un numero di viaggi proporzionale all'importanza che ha per noi quel paese, ma non ai risultati ottenuti. Il nuovo ministro della Difesa libico Ali Hamroush, che è molto schierato con la Turchia, vorrebbe che il contingente di soldati italiani a Misurata se ne andasse. I militari danno fastidio perché qualcuno o uomini Turchi e il fatto che i libici facciano pressione su di noi è un segnale chiaro che siamo cortando sempre meno e che i turchi che hanno sconfitto Haftar - costano sempre di più. Di Maio arriva il giorno dopo la scadenza di un ultimatum dato da Serra al ministro dell'Interno, Fathi Bashagha, e nella capitale c'è tensione. (Continua a pagina quattro)

La bambina con l'aquilone e altri voti meno felici

Il video della bambina di tre anni di Taipei che se ne è volata in cielo, per pochi interminabili secondi appesa a un aquilone, e poi è ricaduta a terra, contro MASTRO GREGGIA - DI MAURIZIO CERREA, ma senza farsi per fortuna troppo male, è di quelli che lasciano a bocca aperta e spaventati, e seconda del temperamento. Ma rimangono inalterabili, non si riesce a non guardare, perché appartengono, per chi non ha più tre anni, a una sorta di fantasia. O di emozione inguagliabile. "Eksistencialismo" esistenzialismo a sienti (chi si ricorda il soviet e l'eliettrificazione?) chiama Banky i suoi sogni furtivi sui mari. E la sua bambina con palloncino a cuore rosso, che però non la porta via, ma tutti pensano da sempre di sì, è il più iconico di volati.

Tagli con vista Colle

Dietro al referendum c'è anche la corsa per il Quirinale. Chi tace spera, chi parla sa di essere fuori

Roma. Un no perché tagliare il numero dei parlamentari non è il nostro vero problema? o un no perché il Quirinale non è la sua ambizione? Romano Prodi ha infatti annunciato che al referendum "è più utile un voto negativo" e tutti, ma davvero tutti, hanno compreso che questo significava un valore battagaglia per la difesa del (vecchio) Parlamento, ma rinunciava per sempre all'idea di sedersi al posto di Sergio Mattarella. E raccontano che nel Pd, malgrado questa posizione ostile - che poi neppure di ostilità si può parlare dato che manca ancora la linea ufficiale della direzione - il "Professore" sia risultato quasi simpatico perché pacificato con i suoi antichi nemici. Non sarà mai più Presidente della Repubblica. Lo ha finalmente capito altrimenti non si sarebbe mai pronunciato? C'è chi ha cominciato ad associare a questo referendum un valore speciale che va oltre il dibattito sulla necessità dei correttivi e che prefigura la futura corsa al Colle perché è chiaro che alcuni restano ancora in esasperata speranza, confida Clemente Mastella che conosce i contorcimenti del pensiero e del pensiero quirinale. Si studiano così i silenzi, che cronometro il tempo della mancata dichiarazione di Paolo Gentiloni, Walter Veltroni, Dario Franceschini, Massimo D'Alema, Daniela Santanchè, che assistono ai compagni di via vera, dovrebbero dire se no solo non passano, il sì che poi non significa altro che i voti necessari del M5s. Enrico Letta, che di Prodi sarebbe a suo modo l'erede, sorprende molti, ha dichiarato di appoggiare a favore del taglio perché favore al suo percorso riformista. "È lo trovo molto strano. Più che una riforma mi sembra che si stiano omicidando. Si vuole uccidere la rappresentanza". Non è certo un caso che il Pd abbia votato tre volte no? pensa Mastella che ha una sua certa idea del referendum, chiarissima, e che si vuole uccidere la democrazia? che però, Luciano Violante, Feri Ferdinando Casini hanno creato un sistema di vera concorrenza in questo settore il 70 per cento del trasporto pubblico locale è ospitato dal libero mercato oggi gli stessi comuni avrebbero più margine di azione per rafforzare i propri servizi. Si è detto giustamente che le famiglie italiane sono preoccupate, tra le mille cose, anche dell'igiene e della pulizia delle nostre città, ma anche qui non vuole molto a capire che il problema della pulizia di una grande e di una piccola città non è

La scuola e i virus che non vogliamo vedere

L'assenza di coerenza che ingolfò il trasporto pubblico. L'ideologia del no che mette a rischio la pulizia delle città. Il giustizialismo che minaccia i presidi quasi come i sindacati. Perché i guai del ritorno in aula non riguardano solo la pandemia

A voler essere brutalmente sintetici, si possono dire che i problemi legati al tema della riapertura delle scuole possono essere affrontati scegliendo tra due diverse prospettive. La prima prospettiva è quella che riguarda i temi legati alla stretta gestione della pandemia e i temi in questione sono quelli che ormai conosciamo: l'uso delle mascherine, il distanziamento tra i banchi, l'organizzazione delle file, la misurazione delle temperature, i provvedimenti da prendere in caso di contagio. La prima prospettiva, giustamente, è quella che interessa di più, ma ha la caratteristica di essere una prospettiva frontale legata a una fase straordinaria di fronte alla quale non possiamo che essere prese delle misure non ordinarie. La seconda prospettiva, invece, è quella che interessa un po' meno, ma è una caratteristica che, essendo ordinaria e non straordinaria, meriterebbe di essere messa a fuoco con uguale attenzione. Si tratta di una serie di problematiche che continueranno a esistere anche dopo il ritorno in aula. E se si sceglie di utilizzare questa chiave di lettura, si capirà facilmente che una serie di guai al ritorno a scuola ha a che fare, prima di tutto, con problemi che con la pandemia non c'entrano o a un certo punto. Si è detto giustamente che le famiglie italiane sono preoccupate, tra le mille cose, anche dell'igiene e della pulizia delle nostre città, ma anche qui non vuole molto a capire che il problema della pulizia di una grande e di una piccola città non è



legato alla carenza di personale, ma è legato semmai a una carenza di visione per il futuro, che ha portato una buona parte degli enti locali del nostro paese a operare solo per il presente e scelte mai come oggi necessarie per rendere più pulite le proprie città (in attesa di avere un loro terminato, per esempio, si trovano in mano pagano 870 milioni di euro all'anno di cui, di questi, 350 milioni di euro se ne vanno in personale e 200 milioni se ne vanno per allontanare i rifiuti e portarli negli impianti che la regione non ha). Il ragionamento vale quando si parla di ciò che accade fuori dalle nostre scuole ma vale ovviamente anche quando si mette il caso dentro la scuola. Ed è evidente che buona parte dei problemi che l'Italia dovrà affrontare nei prossimi mesi, non hanno nulla a che fare con problemi maturati ben prima della pandemia. E' stato ben prima della pandemia che il sistema scolastico italiano ha accettato senza sdegno l'idea di accettare in un secondo luogo di dare progressivamente importanza a ogni tentativo di valutare l'operato delle singole scuole e dei singoli insegnanti. E' stato ben prima della pandemia che una parte probabilmente non minoritaria delle famiglie italiane ha accettato senza colpo ferire di portare i processi decisionali delle scuole sempre più all'interno del gruppo di lavoro, e di affidare il contratto degli insegnanti a quei genitori su cosa fare in caso di un contagio nelle classi. E' stato ben prima della pandemia che il sistema politico italiano ha accettato senza sdegno l'idea di lasciare gli insegnati italiani nelle mani dei sindacati - da giorni, i sindacati chiedono al governo di pagare di più gli insegnanti per fare i corsi di recupero prima della riapertura delle scuole. E' stato ben prima della pandemia che i sindacati prevedono la fine di servizio il primo settembre. (Continua a pagina quattro)

Le ragazze di Minsk

"Nessuna ve la darà più", urlano le rivoluzionarie contro Lukashenka che non hanno più paura dei poliziotti

N

Questione di Rna

Se tutto andrà bene, riusciremo a fare in modo che sia il nostro corpo a vaccinarci contro il virus

E

Referendum sull'antipolitica? Ma dove?

L'intolleranza verso il Sì referendario nasce da visioni errate dell'Italia moderna

Molti in ottima fede non accettano di votare a favore della riduzione del numero dei parlamentari, e anzi sono infuriati con chi la pensa diversamente e lanciano con foga accuse di tradimento e collusione con i nemici della democrazia rappresentativa. C'è anche molta frustrazione in giro, quelli del "No" prevedono per il 21 settembre, chissà poi se sia vero, una cocente sconfitta per le loro posizioni e una risonzante vittoria dell'antipolitica de-

magica. Nonostante un voto parlamentare a favore della riforma costituzionale oggetto di referendum, l'idea che risulta insopportabile è una parata da balcone con Di Maio e altri affacciati su una balla piangente nella scia del mitico anticristo. Il Pd prevede per il 21 settembre, chissà poi se sia vero, una cocente sconfitta per le loro posizioni e una risonzante vittoria dell'antipolitica de-

Il futuro del navigator

Contratti in attesa e risultati scudetti. Parisi non fornisce dati chiari sul lavoro dei 3 mila operatori di Anpal

Roma. Tra meno di un anno scadrà il contratto dei navigatori, uno dei pilastri del reddito di cittadinanza, e non si sa bene quale sarà la loro sorte. Un'idea l'ha avuta Piero Fassino del Pd: "Perché non utilizzare i navigatori nell'ambito dello sforzo per garantire l'avvio delle attività scolastiche?". (Continua a pagina quattro)

Grillini gentiloni col M5s

Stamattina l'audizione del Commissario Ue sui fondi europei. "Non faremo i m5s", dicono dal M5s

Roma. Dice chi lo conosce molto bene: "Paula sarà molto rispettoso nei suoi. Ha già fatto un'audizione poche settimane fa ed è andata benissimo". Anche perché nel frattempo si fa lungo periodo con la convinzione che se non bisogna ancora urlare perché siamo sempre sotto regionali - sul M5s andrà tutto bene". (Continua a pagina quattro e destra)

Lo Stato a rete

Per la sanità e per la scuola la pandemia ha evidenziato le difficoltà degli uffici pubblici di governare la complessità

Prima i banchi, ora i trasporti. Emergono l'una dopo l'altra le difficoltà del sistema scolastico. Gli ostacoli erano tutti prevedibili. E lo stesso può dirsi per la sanità.

LA VERSIONE DI CASARE

Cesare Mirabella, su *Quotidiano* del sud del 28 agosto scorso ha scritto di "visite crepe". Che cosa manca per mettere a nudo? La Costituzione non dispone che debba esservi leale collaborazione tra i vari corpi pubblici? Siamo parlando dei due grandi servizi a rete del nostro paese, non a caso ambede definiti nazionali perché non sono né statali, né periferici ad altri soggetti pubblici, ma in gestione comune. Altri servizi nazionali sono in mano strettamente statale: ad esempio, il sistema pensionistico (Inps, principalmente). Altri sono diffusi, come quello dello stato civile (che spetta ai comuni, che operano come delegati dello Stato). (segue a pagina tre)

ANDREA S. VERRINI

Ritornare le scuole. Certo. Il 14 settembre. Certo. Ma alcune regole. Il 29, un'audizione del ministro dopo il voto. I corsi di recupero, certi per alcuni, alcuni altri per tutti. Il Pia. Come ancora a scuola, i mezzi pubblici al 75 per cento della capienza, ma coi filtri d'aria nuovi, certificati. E come si fa? La mascherina. Fino a 6 anni no. Chi è. E la scuola. Chiudere. Lasciare aperto? Tracciare il malato? Tracciare? Dopo l'intervallo? E gli screening, a campione. E i test sierologici. Che sono utili? O sono inutili? Ripartire le scuole. Ma certo. A condizione di farla semplice. Di renderli liberi di organizzarsi. Che è tutto apprendimento, tra l'altro, cultura. Chi è. Si portano a scuola tutti insieme, studenti e insegnanti, il 4 settembre, si richiuderà dentro per nove mesi e si riparte, senza scuse, a giugno dell'anno prossimo.

Questo numero è stato abbinato in redazione alle 20.30



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MARTEDÌ 1 SETTEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 207 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
02 71224711 | Sede: tel. redazione

TRATTATIVE INFINITE Accordo sui bus Ma sulla scuola è guerra aperta

Il vertice fra governo e Regioni sul trasporto pubblico si è chiuso con un accordo: 80% di capienza massima, 100% solo per viaggi inferiori ai 15 minuti. Ma sulle regole generali del ritorno a scuola continua il braccio di ferro, con diverse Regioni che spingono per posticipare la ripresa. Intanto il ministro della Sanità Speranza ha lasciato trapelare che una nuova serrata è probabile: «Non abbandonate la didattica a distanza, servirà ancora».

servizi alle pagine 6-7

CAOS REGOLE

IL DISTANZIAMENTO DALLE FAMIGLIE

di Alessandro Sallusti

Reunioni su riunioni, ordini e controtordini, divergenze tra Regioni e governo, professori e presidi in ordine sparso: alla riapertura delle scuole si arriva tardi e male.

La soluzione perfetta - va detto per onestà - non esiste, ma l'assoluta mancanza di una leadership politica (ma Conte dove è finito?) sta provocando il caos che, alla fine, scommettiamo, ricadrà sulle spalle non dei docenti, ma delle famiglie.

Pensare di mettere sotto una campana di vetro a prova di virus otto milioni di ragazzi e ragazzini e ottocentomila tra maestri e professori è pura utopia, non c'è monobanco o mascherina che tenga. E poi, a che servono decine di regole rigide e comuni se le 53mila scuole italiane sono diverse l'una dall'altra per dimensioni, struttura edilizia, zona climatica e accessibilità con mezzi pubblici?

Spaccare il capello in quattro su come mandare i ragazzi a scuola è quindi assai meno importante di capire bene e da subito che cosa succederà quando una classe dovrà andare in quarantena, in altre parole quando ragazzi e bambini dovranno restare a casa. La maggior parte di loro avrà entrambi i genitori al lavoro, i nonni non mi sembra il caso che li avvicinino. E allora, che si farà, chi pagherà i costi di una "assistenza" forzata? Le aziende dei genitori che perderanno il loro apporto (magari a singhiozzo), l'Inps (che già arranca di suo come ben noto), la famiglia stessa? E poi sarebbe utile sapere se l'insegnamento è ancora un lavoro dipendente regolato da contratti e leggi o se, per caso, sta per diventare un hobby, nel senso che ogni insegnante potrà liberamente scegliere - in base ai suoi convincimenti e alle sue paure - se andare in classe o starsene a casa, che tanto lo stipendio arriva lo stesso.

Tutte queste - tutele economiche delle famiglie e regole inderogabili per i professori - sarebbero dovute essere, e non da oggi ma da tempo, visto che se ne parla da sette mesi, le linee guida di un governo serio, non la costosa e inutile rincorsa al banco singolo, che ha voglia a distanziare l'incoscienza, l'esuberanza e gli ormoni dei ragazzi. Vediamo invece di non distanziare ulteriormente, rincorrendo l'impossibile, i cittadini dallo Stato.

ECONOMIA A PEZZI -12,8% CHE BOTTA

Pil peggio del previsto, un anno senza crescita. Esecutivo in ritardo sui fondi europei: «Ora il premier riferisca in Aula»
Bonus, una catena di flop dalle bici al turismo

UN AGOSTO IN SECONDA FILA

Conte in fuga da ogni problema E il suo silenzio diventa debolezza

di Adalberto Signore



ULTIMA PASSERELLA Giuseppe Conte sul nuovo ponte di Genova

Quello che non è chiaro è se sia una scelta del tutto volontaria o, almeno in parte, imposta. La decisione di Giuseppe Conte di inabissarsi quasi totalmente in queste ultime settimane, infatti, potrebbe essere non solo il frutto di una strategia consapevole per evitare di mettere la faccia su quello che rischia di essere un autunno caldissimo, ma anche il risultato di mesi di sovraesposizione che, confidando a Palazzo Chigi, lo hanno alla fine costretto a «staccare la spina» per qualche (...)

segue a pagina 5

L'Istat gela le aspettative di ripresa dopo la pandemia. Nonostante le parole ottimistiche del ministro dell'Economia Gualtieri, il -12,8% del Pil è una pietra tombale sulla propaganda dell'esecutivo. Il dato evidenzia anche come da più di un anno il nostro Paese faccia segnare il segno negativo nei conti: la prova provata che la crisi era grave ben prima del Covid. E, mentre l'Italia non produce più ricchezza, la strategia dei bonus fa segnare l'ennesimo flop: nessun beneficio al turismo.

Napolitano e Signorini alle pagine 2-3

MARKETING INGANNEVOLE

La cartolina taroccata delle Regioni «Covid free» assediate dai contagi

Susca a pagina 4

POLITICHE SBAGLIATE

La Caporetto dei conti viene da lontano E serve il Mes

di Francesco Forte

Il disastro del Pil del secondo trimestre 2020 - dovuto al Coronavirus e a come è stato gestito il suo controllo - è superiore al previsto sia dal punto congiunturale, cioè rispetto al primo trimestre 2020 in cui il Pil è sceso del -12,8% contro un'attesa di -12,4%, che su base tendenziale in confronto col secondo (...)

segue a pagina 3

E IL PREMIER CONVOCA LA SICILIA «RIBELLE»

Bomba migranti sul governo Decreti sicurezza in freezer

Massimo Malpica

Appuntamento a Roma, domani. Giuseppe Conte alza le mani, prende il telefono e convoca i ribelli per fermare le proteste in Sicilia scatenate dagli sbarchi dei migranti, fuori controllo negli ultimi giorni. I «ribelli» sono il governatore dell'Isola, Nello Musumeci, e il sindaco di Linosa e Lampedusa, Totò Martello. L'Europa in pressing: bisogna continuare nella politica dell'accoglienza e del ricollocamento dei migranti. Il premier prende tempo e «congela» le modifiche ai decreti sicurezza che portano la firma di Salvini.

a pagina 10

EFFETTO REFERENDUM

Taglio o no, il centrodestra è sempre maggioranza

di Renato Mannheimer

Tra breve si voterà al referendum sul taglio dei parlamentari. È un tema molto caro al M5s, che ne ha fatto da tempo uno dei suoi obiettivi principali. Il quesito è apparentemente assai «facile» per orientare l'opinione pubblica, specie quella parte, molto numerosa, animata, in misura più o meno consistente, da sentimenti di antipolitica. Anche se si tratta in realtà di una questione assai complessa, con risvolti tecnici molto articolati. Forse anche per questo motivo, i cittadini appaiono piuttosto disinformati al riguardo, come emerge anche dai sondaggi più recenti. Proprio questi ultimi (...)

segue a pagina 13
Giannini a pagina 13

PAROLE CHOC DEL LEADER UCOSI

L'islamico "moderato": «I cristiani sono eretici»

Alberto Giannoni

Cristianesimo ed ebraismo sono «un'eresia, uno storpimento del messaggio originario» dei profeti. Ne è convinto Yassine Baradai, segretario generale dell'Ucoisi, storica organizzazione che riunisce da molti anni un gran numero di comunità islamiche italiane ed è in ottimi rapporti col governo. E non basta: «Se fosse altrimenti, saremmo legittimati come musulmani a seguire l'ebraismo o il cristianesimo, ma l'islam viene per correggere le sacre scritture residue (Torah e Vangelo)». Altro che dialogo...

a pagina 16

IL «GIORNALE»
DELL'ESTATE

IL POLITOLOGO ORSINA
«Ecco perché
le democrazie
sono in crisi»

Macioce a pagina 19

PENNE SOCIAL

Se gli scrittori
su Instagram
sono meglio
che in libreria

di Massimiliano Parente
a pagina 26

*IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA
PROTEZIONE CIVILE), IL SOSTRIBUO IN TRASPORTO È DI 1,50 EURO



IL GIORNO

MARTEDÌ 1 settembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lodigiano morto negli Usa, l'imputata vuole patteggiare

**Chef ucciso da overdose
La madre: dovete dirmi
cos'è successo a mio figlio**

D'Elia a pagina 18



Il giallo di Crema, ora parola ai periti

**Il veterinario:
«Quei resti
erano di un cane»**

G. Moroni e Ruggeri a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

La beffa dei bonus per auto e bici

Le risorse sono poche, oggi ci sarà la corsa per ottenere quelle riservate alle vetture. Per i ciclisti ancora incertezza. Confindustria: crollati i consumi, ogni italiano ha speso 1.900 euro in meno. Precipita il Pil, ma in agosto è boom al mare

Marin e Perego
alle p. 8 e 9

La nuova rete unica

**Un'Autosole
digitale
per ripartire**

Antonio Troise

Nel dopoguerra, l'Autosole è stata il simbolo più evidente dell'Italia del boom economico. Prima del suo completamento, per andare da Roma a Milano, un veicolo commerciale impiegava due giorni. Dopo la sua costruzione, una manciata di ore. Oggi, le autostrade dove corrono investimenti, lavoro e crescita, non sono più fatte di cemento ma di fibra. Insomma, la nuova rete unica delle telecomunicazioni potrebbe avere lo stesso impatto dell'A1. Basta pensare a quello che è successo nel lungo periodo del lockdown, quando la pandemia ci ha obbligato a lavorare a distanza, da remoto.

Continua a pagina 2

**BUS PIENI ALL'80%, NIENTE MASCHERINE IN CLASSE SE C'È DISTANZA
IL MINISTRO AZZOLINA AI PROF: UN ANNO DURO MA CE LA FAREMO**



Lucia Azzolina,
38 anni,
ministro
dell'Istruzione

**SCUOLA
ECCO LE REGOLE**

Servizi da p. 3 a p. 6

DALLE CITTÀ

L'inchiesta

**Alla primaria
tra 61mila e 30mila
bimbi milanesi
senza tempo pieno**

Dedori nelle Cronache

La serrata del locale dei vip

Dalla Milano da bere
alla crisi della moda
Chiude il Paper Moon

Mingoa nelle Cronache

L'evento

**Requiem in Duomo
Ecco il piano
di sicurezza**

Palma nelle Cronache



In vendita la casa di Albertone a Castiglioncello

**Camera con vista cinema
Villa Sordi vale 6 milioni**

Filippi a pagina 17



Premi e responsabilità agli Oscar dei video

**La mascherina ti fa bella
Lady Gaga star anti virus**

Gigli a pagina 25

MT
motori elettrici

26 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

IO COMPRO ITALIANO



L'Avana

CUBA La capitale è in lockdown per 14 giorni, nella morsa del virus e delle mancate entrate del turismo

Roberto Livi pagina 8



Culture

TONY CHAKAR L'artista libanese racconta l'immaginario di Beirut racchiuso nell'incertezza

Lorenzo Pignatti pagina 10



Visioni

ENZO COSIMI Intervista al danzatore che a Roma Europa presenterà «Coefore Rock&Roll», da Eschilo

Francesca Pedroni pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

il manifesto quotidiano comunista

MARTEDÌ 1 SETTEMBRE 2020 - ANNO L - N° 208

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



La metropolitana di Milano foto di Claudio Furber/LaPresse

Vittoria di regioni, province e comuni. Dalla conferenza unificata arriva la firma sull'accordo: capienza sui mezzi all'80%, fino al 100% sotto i 15 minuti di viaggio; 200 milioni in legge di bilancio per i servizi aggiuntivi con procedure semplificate. L'Abruzzo: a scuola il 24 settembre pagina 2

Sali a bordo

PIANO DEL VIMINALE PER FAR SBARCARRE I NAUFRAGHI A BORDO DELLA SEA WATCH 4

Migranti, Conte convoca Musumeci

Almeno per ora non ci sarà nessuno sciopero a Lampedusa. La protesta - annunciata dal sindaco Totò Martello e dai commercianti per i numerosi sbarchi di migranti - è rientrata ieri dopo che il primo cittadino ha ricevuto una telefonata

del premier Giuseppe Conte che lo convoca per mercoledì a Roma insieme al governatore della Sicilia Nello Musumeci. All'incontro saranno presenti anche Lamorgese e il ministro Gualtieri. Una convocazione servita a stemperare almeno

temporaneamente la tensione cresciuta per settimane anche a causa dei continui silenzi da parte di palazzo Chigi. «Il presidente era informatissimo sulle cose successe qui e sul lavoro fatto con il ministero dell'Interno», ha commentato Martello.

«Mi ha detto che la riunione non affronterà solo la questione immigrazione, ma anche le altre richieste dell'isola». Da parte sua Musumeci ha detto invece di voler chiedere a Conte «decisioni forti».

Intanto al Viminale si sta mettendo mano a un piano per trasferire a bordo di una nave quarantena i 370 migranti che si trovano sulla Sea Watch 4. La nave della ong tedesca verrà indirizzata verso un porto della Sicilia.

LANIA A PAGINA 6

Ambiente Governo e Regioni, la svolta verde che non c'è

STEFANO CIAFANI

Nei giorni scorsi abbiamo assistito ad uno dei tanti eventi estremi, ormai un'abitudine anche da noi. Piogge torrenziali al Nord, esondazioni e vie di comunicazione interrotte, come accaduto sull'Autobrennero, trombe d'aria, e il tragico calcolo delle vittime.

segue a pagina 15

PIL SEMPRE PIÙ GIÙ La corsa del governo per anticipare il Recovery



L'Istat taglia le stime del Pil del secondo semestre: da -14,4% a -14,8. Il ministro Gualtieri auspica «un forte rimbalzo», ma il Recovery Fund potrebbe arrivare troppo tardi. Il Mef punta dunque a ottenere già a gennaio un anticipo di 20 miliardi da investire subito. Ma serve una maggioranza coesa per presentare il 15 ottobre il Recovery Plan. COLOMBO A PAGINA 5

Portland Le nostre armi sono altre. Nonostante tutto

ALESSANDRO PORTELLI

L'ultima notizia da Portland è, ovviamente, una pessima notizia. In primo luogo, perché c'è una vita distrutta. Non sappiamo ancora il nome della vittima, ma sappiamo che era in strada con altre centinaia di estremisti di destra armati inneggianti a Trump.

segue a pagina 15

BLAKE POWER Biden: «La Casa bianca fomenta le violenze»



Dopo la notte di scontri a Portland e la morte di un supporter di Trump appartenente a un gruppo di estrema destra, il presidente soffiava sul fuoco, insultando il sindaco e i manifestanti. Gli risponde Biden, ma cresce la preoccupazione in Wisconsin dove si recherà Trump (senza incontrare la famiglia di Jacob Blake)

MARINA CATUCCI A PAGINA 8

Scuola Un mondo già cambiato, capace di affrontare le sfide

ALBA SASSO

Si è molto discusso, in questi ultimi mesi, sul rinvio a settembre della nostra scuola, già provata da un fine anno complesso e difficile. Dibattito non sostenuto, però, da idee forti e condivise. E invece proprio nel giorno del vertice tra governo e Regioni sull'inizio delle lezioni, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, che voglio ricordare è stato anche Ministro del dicastero di Viale Trastevere, sottolinea l'importanza della pubblica istruzione. E lo fa nel commemorare il 150mo anniversario della nascita di Maria Montessori: «La comunità della scuola è risorsa decisiva per il futuro della comunità nazionale».

segue a pagina 15

all'interno



Legge elettorale La fiction giallorossa per strappare un Sì al referendum

In settimana la commissione della Camera voterà il testo base sulla legge proporzionale. Così Zingaretti potrà parlare di una svolta. Che non c'è. E schiere il Pd per il Sì.

ANDREA CARUGATI PAGINA 4

E la Banda passò Da Tim e Cdp via libera alla rete unica AccessCo

I cda di Tim e Cassa depositi e prestiti hanno dato il via libera al progetto di rete unica per la banda larga. La società si chiamerà AccessCo e incorporerà la concorrente OpenFiber

MASSIMO FRANCHI PAGINA 5

00901 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 33/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - bip/crm/232103 9 771025 415100





€ 1,20 ANNO CIVILE N° 243

Fondato nel 1892



Martedì 1 Settembre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 1,30

Il documentario
James Senese a Venezia
«Suono Napoli non faccio l'americano»
Titta Fiore e Federico Vacalebre a pag. 13



Campionato al via il 20
Ira De Laurentiis:
«Con 23 casi Covid follia giocare adesso»
Pino Taormina a pag. 15



Le idee
SE SUL VIRUS È FINITA LA TREGUA

Alessandro Perissinotto

«Torna un altro inverno, cadranno mille petali di rose, la neve coprirà tutte le cose, e forse un po' di pace tornerà». È una delle più belle canzoni italiane, uno degli standard jazz più suonati al mondo, è di Bruno Martino e si intitola "Estate". Bisognerebbe prestarci più attenzione alle canzoni sul mondo. Prendete l'estate, appunto: quella delle canzoni è spesso una stagione che volge al termine, che si apprezza (come tutte le cose, ovviamente) nel momento dell'addio. Se nel calendario astronomico le stagioni hanno tutte la stessa durata, in quello dei poeti l'inverno è infinito e l'estate è una parentesi, un battito d'ali, l'estate non è una stagione, ma, come direbbero nel linguaggio delle serie televisive, è un "finale di stagione".

Che sciocchezza celebrare il capodanno tra dicembre e gennaio: non è la notte di San Silvestro che gira la pagina della nostra vita, ma la fine dell'estate. "L'estate sta finendo, e un anno se ne va", lo dicevano anche i Righelosi. E a settembre e non a gennaio che si fanno i buoni propositi per il futuro, è a settembre che ci si iscrive in palestra per tenersi in forma (e a ottobre si smette di frequentare), è a settembre che si iniziano le raccolte a dispense dedicate ai temi più improbabili (orologi da collezione portoghesi, modellini di navi a grandezza naturale, cofanetti di Cd con l'opera completa di Toivo Kuula), è a settembre che si torna a scuola e si rivedono i compagni. Ma, stando a Francesco Guccini, settembre è anche "il mese del ripensamento sugli anni e sull'età, dopo l'estate porta il dono usato della perplessità". Allora, la fine di quest'estate, la fine dell'estate del Covid, non è troppo diversa da ogni fine estate.

Continua a pag. 35

Ferie in Sardegna, obbligo di test

►Ordinanza in Campania per chi rientra dalle vacanze: in vigore fino al 10 settembre. Inizio scuola, sei Regioni rinviato. In classe senza mascherina con un metro di distanza

Marco Conti, Ettore Mautone e servizi da pag. 2 a 5

Acciaroli 10 anni dopo, la delusione dei fratelli



Angelo Vassallo, il sindaco pescatore di Pollicia ucciso 10 anni fa

Vassallo morto senza giustizia
«Lo ricordiamo l'ultima volta»

L'invitato a Pollicia Gigi Di Fiore a pag. 9

Lezioni in sicurezza
Federico II, 23mila posti per ottantamila studenti

Le norme anti-contagio impongono il dimezzamento della capienza di tutti gli atenei. Così alla Federico II, a fronte di 80mila iscritti, restano a disposizione circa 23mila posti a sedere. Ecco un sistema di prenotazioni obbligatorie delle lezioni tramite l'app "GoIn".
Capone in Cronaca

I progetti deboli
Perché la ricerca del consenso ipotica il futuro

Paolo Balduzzi
L'emergenza Covid ha annullato, per quest'anno, debiti scolastici ed esami di ripartenza. Continua a pag. 35

Le inchieste del Mattino il Pil in sei mesi crollato del 12,8%

Quota 100 in caduta libera il flop di pensioni e assunti

Era il cavallo di battaglia della Lega: non ha funzionato. Resta solo il danno sul debito di quasi 4 miliardi di euro

Nando Santonastaso

In caduta libera Quota 100 che esaurirà i suoi (modesti) effetti a fine 2021 senza interruzioni. Il cavallo di battaglia della Lega non ha funzionato ed è finora costato circa 4 miliardi di euro. Solo 113mila le domande (fonte Cgil) accolte nel 2019 contro le 327mila ipotizzate all'inizio della sperimentazione (fine 2018). Non va meglio, per la verità, a tutto il capitolo, anche ordinario, delle uscite anticipate (79.093, sempre a giugno, contro le oltre 95mila dello stesso periodo del 2019). Intanto arrivano anche i dati Pil del semestre che registrano un crollo del 12,8 per cento.
A pag. 7
Cifoni a pag. 6

Da dove ripartire
Dai liberisti agli statalisti il rischio della sbornia

Amedeo Lepore

Il dibattito aperto sulle prospettive di rilancio economico sta affrontando un tema fondamentale come quello della forma e della gestione delle strategie da mettere in campo dopo il coronavirus: l'epoca digitale la separazione tra mezzo e messaggio, tra contenitore e contenuto, come presagiva Marshall McLuhan, è caduta definitivamente. Continua a pag. 35

La campagna elettorale

Berlusconi: De Luca va bene in tv

Valentino Di Giacomo

«De Luca ha saputo costruire se stesso come personaggio televisivo e in questo è stato abile, gliene dobbiamo dare atto, ma governare è un'altra cosa. La politica non è spettacolo e smette di essere divertente quando nasconde i problemi». Silvio Berlusconi entra a gamba tesa nella campagna elettorale per le Regionali in Campania. «Napoli è la città del mio cuore», dice il Cavaliere in collegamento telefonico con l'Hotel Mediterraneo, dove il partito azzurro ha presentato i suoi candidati nel collegio di Napoli.

In Cronaca

Il caso
Migranti in Sicilia, quell'asse sindaci di sinistra-Musumeci

Adolfo Pappalardo

«Sì e il problema dell'emergenza che riguarda tutto il governo, continuerà a essere sottovalutato», dice il sindaco di Lampedusa Totò Martello, eletto in una civica di sinistra ma nel Pd sino all'arrivo di Renzi alla segreteria. E sono molti ora in Sicilia i primi cittadini di sinistra che invocano un intervento del governo o del partito. Che non arrivano.
A pag. 8

Che Paese fa



L'Italia ingenua che crede ancora ai maghi

Di Fiore a pag. 12

Colombia, i misteri del cooperante napoletano ucciso Mario, tutti i silenzi dello staff Onu

Una fitta cortina di silenzi copre da oltre un mese la ricerca della verità sulla morte del cooperante Onu Mario Paciolla. Perché il silenzio? Tutti i misteri. Su tutti spicca quello legato al nome di Christian Leonardo Thompson, un contractor americano al quale le Nazioni Unite avevano affidato il compito di sorvegliare sulla sicurezza della missione a cui partecipava Paciolla. Il giovane napoletano gli aveva telefonato per annunciarli, la sera prima della sua morte. L'intenzione di lasciare il Paese e rientrare in Italia. Un personaggio-chiave l'americano perché è lui lo scorso 15 luglio a ritrovare il cadavere di Mario.
Di Giacomo a pag. 11

Il libro

Melania contro Ivanka guerra tra le Lady Trump

Melania e Ivanka Trump sono due donne troppo protagoniste per poter convivere pacificamente. La first lady pensa che Ivanka sia «un serpente», e la first daughter risponde tentando di relegare la matrigna in una posizione secondaria. Della faida fra le due si parla nel libro della ex migliore amica di Melania, Stephanie Winston Wolkoff. «Melania and me: the rise and fall of my friendship with the first lady», cioè l'ascesa e la caduta di un'amicizia.
Guaia a pag. 11





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 243 ITALIA
Sped. in A.P. 03/31/2002 con L. 4/2004 art. 1, 1/03/04 PM

NAZIONALE



Martedì 1 Settembre 2020 • S. Egidio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

I veterinari inglesi
Appello agli chef:
«L'aragosta soffre,
anestesia prima
del tuffo in pentola»
Marconi a pag. 14



Il racconto urbano
Roma così
sublime e profana
un'alcova
per nuovi amanti
Yari Selvetella a pag. 19



La bandiera
Ciro Immobile
Lazio per sempre:
firma fino al 2025
«Scelta di cuore»
Nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Progetti mancanti
La ricerca
del consenso
che rallenta
il rilancio

Paolo Balduzzi

L'emergenza Covid ha annullato, per quest'anno, debiti scolastici ed esami di riparazione. Forse preso dalla confusione, lo stesso governo ha pensato di potersi comportare come uno studente poco volenteroso, dimenticando di prepararsi entro l'inizio dell'anno scolastico. È forse questa l'immagine più efficace per raccontare la posizione del governo italiano rispetto agli impegni che dovremo assumere in sede europea, conseguenti all'approvazione e all'attribuzione del Recovery Fund. Sì, perché le notizie positive dello scorso luglio sull'assegnazione dei fondi europei hanno forse illuso molti che il più fosse fatto e che il risultato fosse stato raggiunto. Non è affatto così, e l'abbiamo scritto più e più volte anche su queste colonne. La partita sul Recovery Fund (e su tutti gli altri interventi economici dell'Unione europea) non era semplicemente, o perlomeno non soltanto, una questione di diplomazia. Certo, è stato fondamentale il lavoro squisitamente politico che ha portato alla convergenza dei vari governi e delle varie sensibilità su una posizione solidaristica comune. Lavoro che, è inutile negarlo, ci ha finora avvantaggiati. Ma la partita non è certo esaurita qui. La struttura di aiuti dell'Unione non si caratterizza come un insieme di trasferimenti a pioggia e incondizionati per i Paesi membri, che il possono utilizzare come vogliono per espandere e rinforzare il proprio potere elettorale.

Continua a pag. 18

Scuola, il rinvio delle Regioni

► Sei governatori spostano il rientro in aula dopo il 14, accordo sui bus pieni all'80%
► Il Cts: niente pubblico per calcio e Internazionali di tennis. Ma le autorità locali spingono

ROMA Scuola, si inizierà in ordine sparso. Friuli, Sardegna, Abruzzo, Basilicata, Calabria e Puglia spostano il rientro a oltre il 14 settembre. La Campania ci pensa. Accordo sull'uso dei mezzi pubblici all'80% della capacità. Il ministro Speranza: lezioni online per studenti e professori fragili. Intanto il Cts nega l'apertura al pubblico negli stadi e agli Internazionali di tennis. Ma anche in questo caso alcune Regioni sono pronte ad approvare deroghe.

Conti, Loacono, Melina e Mozzetti da pag. 2 a pag. 5

Ecco il piano
Tampone sui voli,
bisognerà arrivare
due ore prima

Mauro Evangelisti

Se la sperimentazione dei tamponi all'aeroporto di Fiumicino sarà soddisfacente, al terminal si dovrà andare due ore prima della partenza.

A pag. 5

Dato peggiore del previsto. Il Mef: tasse pagate, buon segno



Effetto Covid, crollo storico del Pil: -12,8%
Il governo: ora accelerare gli investimenti

Luca Cifoni

Un dato atteso, anche se leggermente peggiore rispetto alla stima preliminare. I numeri sul Pil resi noti dall'Istat (-12,8% rispetto al trimestre precedente e -17,7% rispetto allo stesso

periodo del 2019) dal punto di vista del governo non modificano particolarmente il quadro, ma confermano la necessità di accelerare il passaggio dalla fase degli interventi di emergenza a quella della spinta alla crescita.

A pag. 6

I veleni di casa Trump nel libro dell'amica della first lady



Melania vs Ivanka: invidie e vecchi dispetti

Ivanka Trump e Melania, in un libro il loro rapporto controverso

Guaita a pag. 9

Paradosso Roma: metà dei giardinieri non pota gli alberi

► Picco di esenzioni per i dipendenti comunali: le piante malate mettono in pericolo i passanti

Lorenzo De Cicco

Il paradosso di Roma: metà dei giardinieri esentati dalla potatura degli alberi. Tra «inidoneità» e mansioni d'ufficio, il 50% degli addetti non tocca un ramo. Tra il personale «non operativo» anche chi prende tranquillanti. Nuovi crolli ieri per il maltempo. Ma i tronchi cadono anche con il sole.

A pag. 11

Società del Mibact
A Promuovi Italia
i bonus, poi il crack

ROMA Confianavo i propri stipendi mentre la società andava a picco. Il tribunale di Roma ha congelato più di 400mila euro a 4 dirigenti di Promuovi Italia, la società controllata dal Mibact.

Pierucci a pag. 13

Polemica sulla legge
Il medico condotto
non parla l'italiano
A Bolzano si può

ROMA In Alto Adige un medico può esercitare la professione anche se non sa l'italiano. È una norma contenuta nel decreto Semplificazioni in un passaggio proposto dalla senatrice Julia Unterberger (Svp) e approvato a Palazzo Madama dalle commissioni riunite I e VIII. Sarebbe una delle misure che la Svp ha chiesto al governo in cambio dell'appoggio al Senato.

Guiglia a pag. 13

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

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

SCOPRI DI PIÙ SU [BENESSEREURINARIO.IT](https://www.benessereurinario.it)

E NON HAI PIÙ SCUSE

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

SEGNÒ DEL CANCRO
NUOVE OCCASIONI

BUONGIORNO, CANCRO!
Settembre apre con Luna piena in Pesci, che altro possiamo dire se non che per voi è fatta? Si tratta di una vera e propria crociera di lusso insieme a Venere nel vostro segno, stimolata da Nettuno, che cerca qualcosa di nuovo, sorprendente, anche nel lavoro. Chissà. In arrivo c'è l'occasione di iniziare un rapporto nuovo, un'associazione, una chiamata inaspettata... Fortuna anche in amore. Auguri.

© IPRODOLINE REDIMATA
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

MARTEDÌ 1 settembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Uno studio del Sant'Orsola di Bologna: così il virus colpisce i polmoni

Test anti Covid per ridurre le vittime

Barbetta a pagina 6



ristora
INSTANT DRINKS

La beffa dei bonus per auto e bici

Le risorse sono poche, oggi ci sarà la corsa per ottenere quelle riservate alle vetture. Per i ciclisti ancora incertezza. Confindustria: crollati i consumi, ogni italiano ha speso 1.900 euro in meno. Precipita il Pil, ma in agosto è boom al mare

Marin e Perego
alle p. 8 e 9

La nuova rete unica

Un'Autosole digitale per ripartire

Antonio Troise

Nel dopoguerra, l'Autosole è stata il simbolo più evidente dell'Italia del boom economico. Prima del suo completamento, per andare da Roma a Milano, un veicolo commerciale impiegava due giorni. Dopo la sua costruzione, una manciata di ore. Oggi, le autostrade dove corrono investimenti, lavoro e crescita, non sono più fatte di cemento ma di fibra. Insomma, la nuova rete unica delle telecomunicazioni potrebbe avere lo stesso impatto dell'A1. Basta pensare a quello che è successo nel lungo periodo del lockdown, quando la pandemia ci ha obbligato a lavorare a distanza, da remoto.

Continua a pagina 2

BUS PIENI ALL'80%, NIENTE MASCHERINE IN CLASSE SE C'È DISTANZA IL MINISTRO AZZOLINA AI PROF: UN ANNO DURO MA CE LA FAREMO

Lucia Azzolina,
38 anni,
ministro
dell'Istruzione

SCUOLA ECCO LE REGOLE

Servizi da p. 3 a p. 6

DALLE CITTÀ

Bologna, la nuova ordinanza

San Francesco, la movida aspetta Piazza chiusa per un altro mese

Rosato in Cronaca

Bologna, in via D'Azeglio

Da venerdì la casa di Dalla riapre alle visite

Pacoda in Cronaca

Bologna, l'attaccante argentino

Palacio no limits: «Giocherò fino a 40 anni»

Vitali nel QS



In vendita la casa di Albertone a Castiglioncello

Camera con vista cinema Villa Sordi vale 6 milioni

Filippi a pagina 17



Premi e responsabilità agli Oscar dei video

La mascherina ti fa bella Lady Gaga star anti virus

Gigli a pagina 25



M.T.
motori elettrici

M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

IO COMPRO ITALIANO



Il Sole 24 ORE

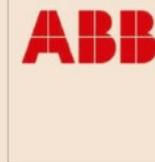
Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Previdenza
Fondi pensione,
entro il 2020
revisione interna
e gestione rischi

Claudio Pinna
— a pagina 21

Giustizia
Intercettazioni,
riforma al via
Dal pm il giudizio
sulla rilevanza

Galimberti e Negri
— a pagina 23



FTSE MIB 19633,69 -1,04% | FTSE ALL SHARE 21462,34 -0,94% | SPREAD BUND 10Y 157,40 +6,30 | €/S 1,1940 +0,21% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

Verso il rinvio bis per 9 milioni di cartelle

FISCO

Per il 90% degli atti importati sotto i 5 mila euro. Il 35% riguarda tasse non pagate

Pressing in Parlamento per spostare i termini di conversione del Dl Agosto

Edizione chiusa in redazione alle 22

Nove cartelle esattoriali su 10 di quelle sospese fino al 15 ottobre sono inferiori ai 5 mila euro di debito; e solo nel 36% dei casi si tratta di tasse non pagate. È quanto emerge dai dati di agenzia delle Entrate-Riscossione recuperati dal Sole 24 Ore sulla sospensione fino al 15 ottobre della riscossione coattiva disposta dal decreto Agosto, proprio mentre in Parlamento cresce il pressing di partiti e associazioni di categoria per un ampliamento dello stand by.

Mobili e Parecchi — a pag. 3

IL CANTIERE DEL FISCO

RISCHI PRIVATI E SOCIALI DA INSERIRE NELLA RIFORMA

di **Leonardo Becchetti** e **Roberto Rosati**
— a pagina 18

LA CACCIA ALLE AGEVOLAZIONI

Superbonus del 110%, il percorso per verificare costi e vincoli

Pier Paolo Bosso — a pag. 2



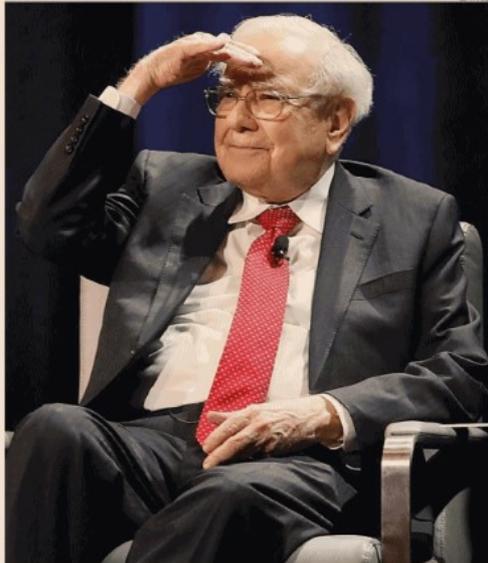
ENERGIA E IMPIANTI
Attestati e libretti alla prova Regioni

Luca Rollino — a pag. 2

PER GLI ESCLUSI
Tutte le alternative al maxisconto

Luca De Stefanis — a pag. 2

INVESTITI 6,3 MILIARDI DI DOLLARI NEI BIG DELLE MATERIE PRIME



Vedere lontano. Warren Buffett ha festeggiato i 90 anni investendo nei colossi giapponesi del trading

La scommessa giapponese di Buffett

Giappone e materie prime. È questa la scommessa con cui Warren Buffett ha scelto di festeggiare i novant'anni, compiuti domenica. L'anziano finanziere diventa infatti uno dei maggiori azionisti delle *soyabushu*, colossi del trading di materie

prime, tra cui Mitsubishi, Mitsui e Sumitomo, che garantiscono all'economia nipponica gli approvvigionamenti di energia, metalli, prodotti agricoli e altre risorse primarie, e sono attive anche sul fronte delle private equity. **Sissi Bellomo** — a pag. 14

PANORAMA

IL SONDAGGIO

Toscana regione contendibile, i due schieramenti sono testa a testa

Dopo decenni di dominio incontrastato del centrosinistra, in Toscana si profila una competizione aperta come già avvenuto in Emilia-Romagna. Il sondaggio Winpoll-Cise registra una sostanziale parità tra il candidato di centrosinistra, Eugenio Giani (con il 43,0%), e la candidata di centrodestra, Susanna Cecardi (con il 42,5%).

Roberto D'Alimonte e **Lucrezia De Sio** — a pagina 9

IMPIANTI DISMESSI

Vicenza trova 2.100 capannoni da destinare al welfare aziendale

Barbara Ganz
— a pagina 11

TUTELA DEL MERCATO

Giro di vite di Bruxelles sulle omologazioni auto

In vigore da oggi le nuove regole Ue sull'omologazione delle auto. Nata sulla scia del caso Volkswagen, la riforma affida nuovi poteri alla Commissione nel ritirare dal mercato auto difettose. Il commissario Breton: molte fino a 30 mila euro a veicolo in caso di violazioni. **— a pagina 12**

UTILITÀ

Offerta di Veolia per Suez, nasce un big da 40 miliardi

L'annuncio dell'operazione Veolia-Suez - che punta a creare un gigante nel trattamento acque e rifiuti da 40 miliardi di ricavi - accende il mercato. Ieri Parigi miglior piazza europea, con il titolo Suez (Eog) su del 15,5%, bene anche Engele (+4,67%) e l'offerte Veolia (+5,73%). **— a pagina 15**

SOSTEGNO AI FONDI EUROPEI

In arrivo entro il 2025 bond Ue per 900 miliardi

I bond target Ue per 900 miliardi di euro entro il 2025: con le emissioni per finanziare programmi Saree Recovery, la Commissione si prepara a diventare nell'arco di 4 anni il principale attore sul mercato europeo delle obbligazioni "off-budget", dopo la Germania e i suoi Bund. **— a pagina 17**

Crescita, sul tavolo del governo 100 progetti per 150 miliardi

RECOVERY PLAN

Le proposte del Mise: auto, transizione verde, acciaio, industria 4.0, digitale

Il primo schema dei progetti per la crescita da finanziare con il Recovery Plan vale 150 miliardi. Transizione verde, digitalizzazione, banda ultralarga, incentivi alle imprese tra le priorità.

Fotina — a pagina 7

ECONOMIA

Pil peggio del previsto nel secondo trimestre: -17,7% annuo

Cristina Casadei — a pag. 6

FINANZA

Agosto record per Milano e le Borse Ue: mai così bene dal 2009

Andrea Franceschi — a pag. 6

Scuola, intesa sui trasporti: la capienza sale all'80%

LA RIAPERTURA

Ancora incerte le regole sui test sierologici da estendere ai supplenti

Intesa raggiunta tra governo e autonomie locali, in vista della riapertura delle scuole, sulle regole relative ai trasporti pubblici. A causa dell'emergenza Covid, i mezzi, siano essi bus, metro o scuolabus, potranno essere riempiti all'80 per cento. Ancora incerte, invece, le regole sui test sierologici da estendere ai supplenti.

Eugenio Bruno — a pag. 11

VERSO PIANO TAMPONI

Meno di mille i nuovi casi, ma test in calo

— servizio a pagina 8

BREVETTI & MARCHI D'IMPRESA

"Tutelare i marchi e i brevetti, nell'era della globalizzazione, rappresenta un passo obbligato per tutte le imprese che decidono di immettere sul mercato un proprio prodotto innovativo o di imporsi sui loro concorrenti con un brand forte"

- Marchi
- Brevetti Modelli Design
- Diritti d'Autore
- Nomi a dominio
- Assistenza Legale
- Valorizzazione e Valutazione
- Contrattualistica
- Contraffazioni
- Corsi di formazione
- Naming

GIDIEMME S.R.L. • Sede Legale
Via Giardini d'Arca • Dorsanove 70 • 41124 Modena
Tel 059 333337 • Fax 059 356484
www.gidienne.it • info@gidienne.it

Tim e Cdp: rete unica entro marzo Kkr e Fastweb soci di FiberCop

INFRASTRUTTURE

Il fondo Usa Investirà 1,8 miliardi per il 37,5% della rete in rame

Telecom e Cdp hanno approvato la tabella di marcia per arrivare alla "rete unica" nazionale, con l'integrazione tra l'infrastruttura del Pincumbent e quella di Open Fiber, joint partita Cdp-Enef localizzata sulla fibra ottica. Nel contempo Telecom manda avanti l'operazione con Kkr sulla parte in rame della rete d'accesso che dovrebbe costituire un'associazione (FiberCop) per gestire la migrazione alla fibra. **Antonella Olivieri** — a pag. 5

PUBBLICO-PRIVATO

CALCIO D'INIZIO E ORA LO STATO NON RUBI LA PALLA
di **Guido Gentili**

Un calcio d'inizio, promettente quanto si vuole, ma per sempre il primo atto di una partita (complicata) tutta da giocare per la quale occorreranno tempo, equilibrio e determinazione insieme. **— Continua a pagina 5**

Il valore (in miliardi) del traforo ferroviario

Traffico merci Tunnel Ceneri, nuovo sbocco per il Nord
Marco Morino — a pag. 10

IL RISIKO DEL CREDITO

Banche, la via Emilia antidoto al polo milanese

Come cambia la geografia del potere bancario in Italia dopo l'operazione Intesa Sanpaolo-Ubi? È evidente che Milano accentua ancora di più lo storico ruolo di capitale italiana della finanza: oltre a Intesa Ubi, vi hanno sede UniCredit, Mediobanca, BancoIm, Generali. L'unico contraltare finanziario alla Milano del potere bancario è sulla via Emilia, tra Bologna e Parma, passando per Modena e Reggio Emilia, con Unipol-Iper, Credem, Cariparma-Bnp possibili poli aggreganti. **Grasiani** — a pag. 16

salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA



Le vaccinazioni tradizionali ampliano lo scudo contro il Covid 19

Federico Mereta — a pag. 14



Martedì 1 Settembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 205 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*In abbonamento all'acquisto di caducata con foglio individuale Concedere a € 9,00 (Italia Oggi) € 2,00 + Concedere € 2,00

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,00*
Francia € 2,50



IN EDICOLA CON Italia Oggi
Il 110% e gli altri bonus sulla CASA
Disponibile anche sul sito www.classabbonamenti.com/abbonarsi

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

IN ALLEGATO
Gentleman
VELE!
IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

ENTRO IL 31/12/2021
Per il superbonus del 110% ciò che conta è la data del bonifico
Poggiani a pag. 30

Contratti riscritti causa Covid
Le parti possono chiedere una rinegoziazione del contratto se durante il lockdown si sono verificati aumenti eccessivi dei costi di produzione di materie prime e servizi

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Cassazione - Contratti riscritti causa Covid, la relazione dell'ufficio del massimario
Rimborsi Iva - La risposta su visto di conformità e richiesta di garanzia
Rivedimento operoso - La sentenza della Cassazione

Le parti possono chiedere una rinegoziazione del contratto se durante il lockdown si sono verificati aumenti eccessivi dei costi di produzione o di approvvisionamento di materie prime e servizi, oppure se le prestazioni sono state impossibilitate dalle misure restrittive. Nel caso la controparte si rifiuta di venire incontro a queste esigenze, spazio all'intervento del giudice. E quanto emerge da una relazione dell'ufficio del massimario della Cassazione.
Ferrara a pag. 26

Schäuble dice sì a un debito comune Ue: l'export tedesco patisce il dollaro debole
MANI TESE
Wolfgang Schäuble, presidente del Bundestag ma nel passato ministro tedesco delle Finanze, da nemico della mutualizzazione del debito con gli altri paesi Ue, è diventato improvvisamente favorevole. «Non mi sono mai opposto a un'unione del debito», ha dichiarato in un'intervista al quotidiano Faz. «Naturalmente, un'Europa economicamente unita potrà anche emettere obbligazioni congiunte». Una capriola che si giustifica con la necessità di preservare l'egemonia tedesca nell'export che potrebbe essere pregiudicata da un euro rafforzato dalla svolta della Fed, che ha annunciato un allentamento della politica monetaria Usa.
Olani a pag. 5

DIRITTO & ROVERSCIO
Il New York Times di un paio di settimane fa, con un elogiativo articolo di una sua giornalista da Roma, aveva scritto che l'Italia si pone al top fra i paesi di tutto il mondo per il modo con il quale si è battuta contro la pandemia e per i clamorosi risultati ottenuti. Questo articolo è stato pubblicizzato a lungo dal governo (io avrei fatto meglio, perdonaci). Ma, successivamente il NYT, accortosi della cantonata perché i dati ufficiali dimostrano esattamente il contrario, ha scritto un pezzo in cui dice che il modello italiano di lotta contro il coronavirus fa acqua da tutte le parti, e deve essere indicato al resto del mondo per spiegare che cosa non si deve fare. Sulla stessa scia si è posto anche il Wall Street Journal. Ovviamente di queste correzioni di tiro la propaganda Casaleino è stata zitta (nelle sue posizioni, avrei stato zitto anch'io). Lo scandalo invece è che nessuno dei giornalisti che avevano dato la notizia eccellente hanno poi dato spazio anche alla revisione del giudizio da parte del NYT.

FINO A 45 MILA EURO
Statali, arriva la piattaforma per l'anticipo del Tfr/Tfs
Coriano a pag. 31

PARLAMENTARI ALL'ANGOLO
Chi acquisisce opere può essere processato per voto di scambio
Cacopardo a pag. 4

L'ITALIA È TRA I PEGGIORI
Covid, le parole di Zingaretti smentite dai fatti
Bechia a pag. 7

CON LAVORATORI DELL'EST
Anche in Germania c'è il caporalato nei campi
Giardina a pag. 13

PC E SMARTPHONE
Lenovo apre in centro a Milano il primo flagship store europeo
Sottolaro a pag. 17

PRIMO SEMESTRE
Poste italiane, boom dei servizi digitali e dell'e-commerce
a pag. 17

Alla tua azienda servirebbe una infinità di Professionisti con nomi diversi. Oppure uno Smart Manager.
"Ce la farò ad uscire dalla crisi innescata dal COVID?"
"La mia azienda è in crisi di liquidità, ma ha un core business vincente: chi mi può aiutare?"
"Cosa succederà quando dovremo versare i tributi che sono stati posticipati: avrò sufficienti risorse?"
"Come posso trovare un socio finanziatore?"
"Con questa crisi avrei bisogno di molti specialisti, ma quanto mi costerebbero?"
Immagina di avere una soluzione per ognuna di queste domande: la risposta è lo Smart Management System di Noverim. Con il costo di una sola risorsa umana, puoi avere la consulenza dell'intero Team di Professionisti di Noverim, specializzati in abito finance, transaction, tax, legal e compliance.
Per l'assegnazione di uno Smart Manager e per maggiori informazioni, chiama il numero verde: 800 08 55 71 o visita noverim.it
Smart Management System. La rivoluzione del management: una squadra di Professionisti al costo di un Manager.
noverim SMART MANAGEMENT
800-085571 info@noverim.it noverim.it in

Con il 110% e gli altri bonus sulla casa a € 5,00 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 1 settembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO
ITALIANO

La tragedia di Marina di Massa: le ipotesi degli esperti

Sorelline morte al campeggio «Quell'albero era malato»

Guidoni, Lorenzi e Marchetti alle pagine 12 e 13



ristora
INSTANT DRINKS

La beffa dei bonus per auto e bici

Le risorse sono poche, oggi ci sarà la corsa per ottenere quelle riservate alle vetture. Per i ciclisti ancora incertezza. Confindustria: crollati i consumi, ogni italiano ha speso 1.900 euro in meno. Precipita il Pil, ma in agosto è boom al mare

Marin e Perego
alle p. 8 e 9

La nuova rete unica

Un'Autosole digitale per ripartire

Antonio Troise

Nel dopoguerra, l'Autostrada del Sole è stata il simbolo più evidente dell'Italia del boom economico. Prima del suo completamento, per andare da Roma a Milano, un veicolo commerciale impiegava due giorni. Dopo la sua costruzione, una manciata di ore. Oggi, le autostrade dove corrono investimenti, lavoro e crescita, non sono più fatte di cemento ma di fibra. Insomma, la nuova rete unica delle telecomunicazioni potrebbe avere lo stesso impatto dell'A1. Basta pensare a quello che è successo nel lungo periodo del lockdown, quando la pandemia ci ha obbligato a lavorare a distanza, da remoto.

Continua a pagina 2

BUS PIENI ALL'80%, NIENTE MASCHERINE IN CLASSE SE C'È DISTANZA IL MINISTRO AZZOLINA AI PROF: UN ANNO DURO MA CE LA FAREMO

Lucia Azzolina, 38 anni, ministro dell'Istruzione

SCUOLA ECCO LE REGOLE

Servizi da p. 3 a p. 6

DALLE CITTÀ'

Firenze

Ventimila tamponi ogni giorno Piano anti Covid della Regione

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Crollo record dei consumi Persi 10 miliardi

Pistoiesi in Cronaca

Fiorentina

Chiesa e Vlahovic Doppio assalto da Milan e Roma

Galli e Giorgetti nel Qs



In vendita la casa di Albertone a Castiglioncello

Camera con vista cinema Villa Sordi vale 6 milioni

Filippi a pagina 17



Premi e responsabilità agli Oscar dei video

La mascherina ti fa bella Lady Gaga star anti virus

Gigli a pagina 25

M.T.
motori elettrici

26 ANNI

M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com

IO COMPRO ITALIANO



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N° 206

Martedì 1 settembre 2020

In Italia € 1,50

EFFETTO COVID

Via la mascherina in aula

Ma le autorità sanitarie potranno imporla in caso di risalita dei contagi. Le nuove linee guida del Cts Autobus pieni all'80 per cento, in metropolitana telecamere "intelligenti" anti-assembramenti

Precipita il Pil: -12% per il peso del lockdown

Mappe

Adesso la paura del virus cresce tra i giovani

di Ilvo Diamanti
a pagina 9

Gli studenti italiani potranno abbassare la mascherina quando, seduti al banco, saranno a un metro di distanza l'uno dall'altro. Tuttavia, alle scuole superiori e anche alle medie potranno farlo solo se c'è una bassa circolazione locale del virus. Dopo un confronto faticoso, ieri il Cts ha trovato una mediazione sulla delicata misura che riguarda l'uso dei dispositivi di protezione a scuola.

di Bocci, Conte, De Luca Fontanarosa e Venturi
alle pagine 4, 6 e 7

Storico volo con Abu Dhabi, intesa a Gaza grazie al Qatar



Il primo collegamento Da Tel Aviv ad Abu Dhabi sorvolando l'Arabia

Il grande disgelo tra Israele e il Golfo

di Ansaldo, Nizza e Verneti
alle pagine 14 e 15

Accordo sulla rete unica, intervista al numero uno di Cdp

Palermo: "Banda larga al via entro due anni"

di Maurizio Molinari



Alla guida di Cdp Fabrizio Palermo

«Ecco la ricetta per un capitalismo paziente che cambi il nostro Paese». Fabrizio Palermo, 49 anni, amministratore delegato della Cassa depositi e prestiti, ha appena ottenuto dal consiglio di amministrazione il via libera per firmare la lettera di intenti con Tim per la rete unica delle telecomunicazioni. A Repubblica racconta: «Questa non è la vecchia Iri».

a pagina 3
servizio di Sara Bennewitz
a pagina 2

La lettera

"Pd sotto attacco Chi cerca altre strade, lo dica"

di Nicola Zingaretti



Segretario Pd Nicola Zingaretti

Caro direttore, in queste settimane è cresciuta una critica molto forte e anche pretestuosa sulle difficoltà di trovare un equilibrio nei rapporti tra il Pd, i 5Stelle e Italia Viva, nel governo del Paese.

a pagina 11

Il Cattaneo sul referendum

Destra avanti in Parlamento se vince il Sì

di Emanuele Lauria

Destra avanti in entrambe le Camere. A svelare il volto ancora virtuale delle nuove Camere è l'istituto Cattaneo, che ha studiato l'effetto incrociato del Sì al referendum e della legge elettorale proporzionale che è in cantiere.

a pagina 12

La tua azienda ha la mentalità giusta per affrontare l'incertezza?

NINEMINDS[®]
analisi della mentalità aziendale e percorsi trasformativi



Execo è Formazione, Selezione, Assessment
www.execohr.it/9M | mail@execohr.it

Il caso della modella Armine



Modella Armine Harutyunyan

"Se mi specchio mi piace ciò che vedo"

di Serena Tibaldi
a pagina 21

Il personaggio

Il sogno confessabile di Totti "Io e la Roma destinati a ritrovarci"

di Paolo Condò



Il campione Francesco Totti

«Io e la Roma siamo destinati a ritrovarci, Friedkin ha capito che a Roma la proprietà dev'essere fisicamente presente, e l'annuncio che il figlio Ryan verrà a vivere qui va nella giusta direzione. Non farà gli errori di Pallotta». Nell'intervista a Repubblica, Francesco Totti, 43 anni, racconta la sua nuova vita a caccia di talenti. L'amore mai finito con la sua gente. E un sogno confessabile: tornare dove è stato re.

alle pagine 34 e 35

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Soci: Abh.
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, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 - Regno Unito GBP 3,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con DVD Montalbano € 11,40

NZ



Libia Di Maio in missione a Tripoli per rilanciare i progetti di Berlusconi
FRANCESCA SPORZA - P. 18

Israele Pace con gli Emirati Via al primo volo commerciale
FABIANA MAGRI - P. 18-19



Venezia In concorso 18 film Ma non ci saranno star americane
FULVIA CAPRARA - P. 24

ARVAL STORE
Torino

LA STAMPA

MARTEDÌ 1 SETTEMBRE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.239 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, DGB-TO II www.lastampa.it **GNN**

CROLLO RECORD PER IL PIL

Consumi a picco persi 116 miliardi SÌ alla Rete unica i paletti di Tim



BARRERA, TROPEANO - P. 6-7

IL RITARDO DELLE TELECOMUNICAZIONI

LE INCOGNITE DI UN PAESE SENZA CAMPO

MARCO ZATTERIN

C'è un film di Verdone in cui tre sconclusionati signori condividono un alloggio di fortuna, infelici e costretti ad arrampicarsi sulla finestra della cucina ogni volta che si tratta di usare il telefonino.

CONTINUA A PAGINA 23

LA CRISI ECONOMICA

A RISCHIO LE FIGURE MENO QUALIFICATE

LAVORO DA CASA A PAGARE SONO I PIÙ DEBOLI

PIETRO GARIBALDI

Nel picco della pandemia e durante i quasi due mesi di lock-down, il lavoro da remoto ha evitato all'economia italiana un tracollo peggiore di quello che abbiamo vissuto.

CONTINUA A PAGINA 23

LE SCUOLE RIAPRONO CON I CORSI DI RECUPERO, PRIMO TEST DOPO IL LOCKDOWN

Azzolina: tutti in classe senza le mascherine

Vaccino, rincorsa Cina-Usa: ridotti i protocolli. Ricciardi: scelta pericolosa

L'ANALISI

SE TRUMP GIOCA CON LA SALUTE

EUGENIA TOGNOTTI

E ora ci si mette anche la coincidenza tra la corsa affannosa al vaccino e le elezioni negli Usa. - P. 5

Mascherine a scuola negli spazi comuni, ma non durante le lezioni alle elementari, mentre per i più grandi si valuterà in base alla «situazione epidemiologica». La scuola riparte a fatica. Intanto continua la corsa al vaccino: Cina e Usa accordano i protocolli. Walter Ricciardi, consulente del ministero della Salute, avverte: «Così si rischia un farmaco pericoloso». **SERVIZI - P. 2-5**

L'INTERVISTA

Meloni: Conte riveli i verbali sul contagio

AMEDEO LA MATTINA

Cambia idea sul Sì al taglio dei parlamentari, ma apre una porticina alla libertà di voto. - P. 8

I DIRITTI

HOTSPOT SVUOTATI CON 5 NAVI

Piano migranti per Lampedusa Sarà zona franca

Milleduecento migranti stipati ancora nell'hotspot di Lampedusa, nonostante ieri trecento siano stati portati via dalla Guardia costiera e dalla Guardia di Finanza. Il premier Conte ha telefonato personalmente al sindaco Totò Martello; il governo pensa a una zona franca per l'isola. **GRIGNETTI - P. 11**

DIVISE DAL CONTAGIO E DA LEGGI OTTUSE

CARO SPERANZA TUTELI LE COPPIE "BINAZIONALI"

MANCONI E ZAGREBELSKY

Gentile Ministro Speranza, vorremmo segnalare una vicenda che, seppure in apparenza modesta, allude a un'importante questione di equità. In quella che è la Grande Tragedia della pandemia si ritrovano drammi che rischiano di venire ignorati o messi ai margini, sopraffatti dalla contabilità di morti e contagiati.

APADINA 23

LA PROSSIMA EVOLUZIONE CON I CHIP

NOI TRANSUMANI E IL MAIALE DI ELON MUSK

CARLO FRECCERO

C'era un'attesa spasmodica tra i transumanisti, per le rivelazioni di Elon Musk di venerdì, sul suo progetto Neuralink. Gli esiti sono stati insieme deludenti e promettenti. Musk ha presentato alla stampa un simpatico maiale apparentemente identico agli altri esemplari della sua specie. - P. 26

LA TRAGEDIA DI MASSA

"Malak morendo mi ha detto: papà non respiro, ti voglio bene"



La famiglia Lassiri in una foto di una precedente vacanza nel 2015

DOLCE, SIGNORINI, GENTA - P. 12

GRAZIALONGO

«Malak significa angelo e Jannat paradiso. Ho visto stamattina le mie due figlie sdraiate sul lettino dell'obitorio: sembravano due angeli addormentati. Io lo so, andranno

sicuramente in paradiso. Ma intanto spero che sulla terra sia fatta giustizia, perché quell'albero non doveva cadere addosso a loro. Era tutto marcio e doveva essere tagliato prima. Io non voglio accusare nessuno, ci sono le indagini per questo. Chiedo solo giustizia e verità». - P. 13

BUONGIORNO

Homo Erectus

MATTIA FELTRI

Ultimamente trovo deliziose le interviste ai cinque stelle. Qua e là dicono persino delle cose sensate. Non molte, ma sensate. Sembra echeggiare - sto esagerando - il pensiero di un Franco Nicolazzi o di un Remo Gaspari (per chi se lo ricorda). Per fare un solo esempio, rivendicano l'abolizione del doppio mandato, aspirando al terzo e poi al quarto, in nome della competenza. Come buttare a mare tanta competenza accumulata in anni di gavetta? Siamo evoluti, dicono all'intervistatore esterrefatto, o più spesso arreso. E in effetti un'involuzione li avrebbe retrocessi, ai miei occhi maldisposti, alla condizione di primati, poiché mi parevano mossi dagli impulsi socioculturali dell'Australopithecus, politicamente parlando. Consideravano l'incompetenza la precondizione della purezza, e la competenza il presupposto della

corruzione. Ormai però l'hanno capita, sono evoluti. Volevano uscire dall'euro e ora che l'euro arriva, nella quantità di un paio di centinaia di miliardi, si fregano le mani: sono europei, sono evoluti. Non cominciamo con Tap, Tav, F35, eccetera. Sono evoluti, fine. Bisogna ammetterlo, hanno assunto le sembianze dell'Homo Erectus, si sono alzati sulle zampe posteriori, fanno uso del fuoco, affilano pietre, costruiscono utensili. Mi piacerebbe, per indole meschinella, se ammettessero che, se sono evoluti, è perché erano arretati prima, e non glielo si diceva da lustrascarpe del padrone, come sostenevano e talvolta continuano a sostenere. Ma forse è solo questione di tempo. Ancora un paio di governi e avremo l'Homo Sapiens, il cui verace evolutivo, in politica italiana, è sempre il grande Giulio Andreotti. —

IMPORTANTE È SERIA ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
enoteca@enoteca.it

#PASSAALNOLEGGIO

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI

011 1980 5100
arvalstore.it

**IL CALORE
CI UNISCE.**



Italgas
www.italgas.it

**In Ferrari
spunta l'hedge
fund attivista
che aveva
attaccato
Del Vecchio**

La Sec rivela che nel capitale della Rossa con lo 0,6% c'è Third Point, il fondo che aveva criticato la governance EssiLux
Bertolino a pagina 9

MF

il quotidiano
dei mercati finanziari

**IN EDICOLA
Patrimoni**



Anno XXXIII n. 172
Martedì 1 Settembre 2020
€2,00 *Classeditori*



**IL CALORE
CI UNISCE.**



Italgas
www.italgas.it

Con MF Magazine for Finance n. 105 a €5,00 (P.120) + € 3,00 - Con MF Magazine for Living n. 48 a €5,00 (P.120) + € 3,00 - Con MF Fibra Design n. 420 (P.120) + € 3,00 - **Spedite in abb. post. n. 4094/2020 abbu. - I.A.E. s.p.a. - Di. n. 4/2018/Fianca P.2/20**

TLC TIM E CDP FIRMANO LETTERA D'INTENTI PER LA FUSIONE TRA FIBERCOPI E OPEN FIBER

Nasce una rete a 5 Stelle

*Cda di 15 membri, di cui 7 targati Telecom. Kkr al 37,5% del network secondario
Il MSS fissa i paletti affinché il controllo dell'infrastruttura sia davvero pubblico
Il grillino Cioffi a MF: nella nuova società anche 5G, torri, data center e cloud*

PRESTITI GARANTITI DALLO STATO, CHE COSA SUCCEDDE A CHI NON LI RIPAGA



CONSULENZA FINANZIARIA

Giuliani fa ancora shopping: Azimut cresce in America con la rete di Genesis

ALTRO ESPOSTO

Cattolica, ora i soci ribelli chiedono l'opa delle Generali

CONGLOMERATE

Warren Buffett spende 6 miliardi di dollari per comprare il 5% di 5 società giapponesi




**Alla tua azienda servirebbe una infinità di Professionisti con nomi diversi.
Oppure uno Smart Manager.**

"Ce la farò ad uscire dalla crisi innescata dal COVID?"
"La mia azienda è in crisi di liquidità, ma ha un core business vincente: chi mi può aiutare?"
"Cosa succederà quando dovremo versare i tributi che sono stati posticipati: avrò sufficienti risorse?"
"Come posso trovare un socio finanziatore?"
"Con questa crisi avrei bisogno di molti specialisti, ma quanto mi costerebbero?"

Immagina di avere una soluzione per ognuna di queste domande:
la risposta è lo Smart Management System di Noverim.
Con il **costo di una sola risorsa umana**, puoi avere la consulenza dell'intero **Team di Professionisti di Noverim**, specializzati in abito finance, transaction, tax, legal e compliance.

Per l'assegnazione di uno Smart Manager e per maggiori informazioni, chiama il numero verde: 800 08 55 71 o visita noverim.it

 **Smart Management System. La rivoluzione del management: una squadra di Professionisti al costo di un Manager.**

  info@noverim.it | noverim.it | 

Il Piccolo

Trieste

Iniziate in un' inavvicinabile ex sede dell' Authority le riprese della quarta pellicola che il regista gira a Trieste. Tra i protagonisti i comici Ale e Franz, "paparazzati" poi in una pizzeria del centro

Ciak blindati in Porto vecchio per il nuovo film di Salvatores

il set Lorenzo Degrassi Sono iniziate ieri in Porto vecchio, location tanto cara al regista, le registrazioni delle prime scene di "Comedians", il quarto film di Gabriele Salvatores ambientato a Trieste. Set blindatissimo e fan tenuti facilmente a distanza grazie alla barriera fisica rappresentata dalla vecchia dogana presente alle porte del vecchio scalo. I ciak sono stati registrati nella palazzina che un tempo ospitava la sede dell' **Autorità portuale**, un centinaio di metri a destra rispetto all' entrata del porto. Sarà questa la location principale per quasi tutta la durata del film: rappresenterà la scuola serale di recitazione frequentata dai protagonisti. Che sono, fra gli altri, i comici Ale e Franz (paparazzati in giornata in una pizzeria del centro) e Natalino Balasso, in un film che vedrà inoltre la partecipazione straordinaria di un grande della commedia italiana degli ultimi 30 anni, Christian de Sica. Così, dopo i due capitoli de "Il ragazzo invisibile" - tentativo forse non del tutto riuscito di cercare una via "italiana" al cinema supereroistico - e il road movie "Tutto il mio folle amore", Salvatores torna a Trieste, e in particolare in Porto vecchio, dove sono state girate le scene madri proprio de "Il ragazzo invisibile", con il giovane protagonista impegnato in scene mozzafiato sulle lamiere dell' Ursus. Da un simbolo di archeologia navale a uno di carattere architettonico, Salvatores prosegue così nel filone underground rappresentato dal vecchio porto. Questa volta la trama è più impegnativa rispetto a quella adolescenziale de "Il ragazzo invisibile", con il tentativo di trasferire in pellicola la pièce teatrale del britannico Trevor Griffiths. Si tratta della trasposizione al cinema di una commedia "impegnata" inglese: una produzione che alterna satira e impegno, con un cast giocoforza ridotto a causa della normativa anti-Covid. Le riprese, iniziate ieri, dureranno quasi un mese, fino al 26 settembre, con un paio di giorni in più di riserva per eventuali sopravvenienze. Saranno due le location principali: oltre al Porto vecchio, con i suoi edifici dal passato luminoso quanto dal presente fatiscente, alcune scene verranno girate anche nel multiforme Hangar Teatri, l' ex carrozzeria che si trova in una piccola laterale di via di Colonia, che negli ultimi anni è stata riadattata in teatro. Prodotto da Indiana Production e Rai Cinema in collaborazione con Friuli Venezia Giulia Film Commission, "Comedians" è stato giudicato dalla critica come una delle più riuscite rappresentazioni teatrali del teatro inglese contemporaneo e, negli anni Settanta e Ottanta, è stata rappresentata in tutto il mondo: la prima americana venne allestita a Broadway per la regia di Mike Nichols. «Molti anni fa misi in scena "Comedians" per il Teatro dell' Elfo di Milano - aveva spiegato lo stesso Salvatores nella presentazione di qualche giorno fa - e lo spettacolo venne replicato per tre anni di seguito, tanto che Griffiths ne fu molto contento. Così, quando recentemente gli ho proposto di adattare il testo per lo schermo, con grande entusiasmo mi ha risposto "Go ahead with all speed. You' ll do it well». Avanti tutta, insomma, con Trieste scenografia privilegiata. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Interesse Regione per area Porto Vecchio

Inaugurazione del Convention center nei ristrutturati Magazzini 27 e 28

Redazione

TRIESTE Lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste favorisce la crescita di tutto il Friuli Venezia Giulia e il nuovo centro congressi che ospiterà Esosf 2020 rappresenta un tassello fondamentale di questo processo fondato sull'innovazione e la ricerca. È questo, in sintesi, il concetto espresso dal governatore del Friuli Venezia Giulia all'inaugurazione del Convention center sorto nel Porto Vecchio del capoluogo regionale con la ristrutturazione dei Magazzini 27 e 28 e la creazione di una struttura polifunzionale, nell'ambito delle iniziative tese al rilancio dell'area. Esprimendo il ringraziamento dell'Amministrazione regionale al Comune, ai suoi funzionari e alle imprese che hanno permesso la realizzazione dell'opera in meno di 15 mesi, il governatore ha rimarcato le grandi potenzialità offerte al territorio regionale e nazionale dalla ricerca di base quale elemento di traino per la ricerca applicata e sottolineato le ricadute economiche che queste possono garantire al Friuli Venezia Giulia. In tale quadro il recupero del Porto vecchio assume grande rilevanza perché l'area si presta a divenire un polo vocato a ricerca, innovazione e formazione, nel quale anche la Regione intende investire, come dimostrato dalle interlocuzioni già avviate per la creazione di hub nel quale aggregare le direzioni e i servizi regionali con sede a Trieste ora strutturati in sedi diversi edifici della città. Una scelta che, secondo il governatore, deve inserirsi una strategia volta ad attirare imprese in grado di crescere e favorire opportunità di lavoro per la comunità del Friuli Venezia Giulia e non sullo sviluppo dell'area a fini residenziali.



Recovery Fund, istruzioni per l' uso

MAURIZIO MARESCA

Sul tavolo del Comitato Tecnico di Valutazione operativo presso la Presidenza del Consiglio e presieduto dal Ministro Enzo Amendola stanno pervenendo una serie di progetti da sottoporre alla Commissione europea nell' ambito del Next Generation EU, ovvero il piano di ripresa che l' UE ha messo in piedi per far fronte all' emergenza Covid e che porterà in dote al nostro Paese 209 miliardi di euro, di cui 82 di sussidi. Una volta compiuta questa scrematura, che ha impegnato il Dipartimento delle politiche europee (Dpue) per l' intero mese di agosto, il Governo avrà l' onere di compiere le scelte definitive, di politica industriale e giuridiche. Ovviamente sarà preziosa la relazione costante, seppure informale, con la Commissione europea: il Presidente Giuseppe Conte e il Commissario Claudio Gentiloni saranno decisivi sia sui progetti da sottoporre sia sulle riforme da attuare. Centrale potrebbe essere poi il ruolo delle Regioni: non può escludersi, infatti, che in sede di Conferenza Stato Regioni richieste specifiche vengano presentate. Peccato per la concomitanza con la campagna elettorale, un periodo in cui le relazioni fra i partiti si inaspriscono e che non favorisce certo la necessaria

collaborazione inter istituzionale. Ovviamente un ruolo incisivo è stato svolto dalle amministrazioni periferiche dello Stato (ad esempio le autorità portuali) e dalle imprese pubbliche, chiamate a formulare le loro proposte ai fini della costruzione del DEF infrastrutture che deve essere redatto a breve. Un contributo particolare è offerto dal Comune di Genova, che partecipa attivamente ai lavori del Dpue sulla base di una intesa fra il Presidente del Consiglio, il Ministro delle politiche europee ed il Sindaco di Genova. 200 miliardi di euro sono tanti e ci vuole un certo esercizio di fantasia per capire come spenderli, soprattutto se si pensa che la sanità, come noto, avrà una via separata. La vera sfida sarà però quella di non sprecarli inutilmente in una marea di progetti che a detta di Marcello Messori e Marco Buti, estensori di uno studio pubblicato nei giorni scorsi, rischiano di essere già vecchi, se non inadatti a promuovere crescita, competitività e innovazione tecnologica. 534: tanti sono, sino ad oggi, i progetti raccolti dal Ministro Amendola e nei prossimi 15 giorni il numero potrebbe raddoppiare. Facile, dunque, correre il rischio di non cogliere appieno le opportunità di questo importante strumento. Forse non si sono ancora percepiti la direzione e la forza dei cambiamenti impressa dalla Commissione Europea in funzione di una politica industriale e dei trasporti comune, strategia che impone il ripensamento di Istituti divenuti tradizionali anche nel diritto interno. In questo contesto la prima carta che l' Italia deve giocare per risultare credibile e lungimirante è quella della modernizzazione del sistema Paese. Per rispondere positivamente alla sfida del NG-EU occorre allora selezionare riforme davvero funzionali alla crescita e competitività dell' Europa (che sta molto cambiando accettando la sfida americana e del Far East) e non già pensare a redistribuire semplicemente le risorse fra i territori. Se pensiamo alle infrastrutture, ritengo che alcune opere debbano essere realizzate urgentemente: **Trieste** ha ad esempio bisogno di un nuovo terminal per alimentare il corridoio Baltico-Adriatico mentre la nuova diga permetterebbe a Genova di ampliare l' offerta terminalistica del principale **porto** italiano. Altri interventi che, a ragione, si possono ritenere prioritari sono la Ferrovia mediterranea e adriatica, per collegare l' Europa con gli hub di Taranto e Gioia Tauro, e il Ponte dello Stretto. Ma gli interventi davvero necessari sono piuttosto di 'software': e cioè riforme che consentano a quei progetti di funzionare. Occorrerebbe

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo



innanzitutto una politica dei trasporti che, coerentemente con l'evoluzione europea, sappia da una parte promuovere 'campioni nazionali' in grado di reggere la sfida internazionale e, dall'altra, assoggettare a 'controllo' gli investimenti diretti degli Stati stranieri (FDIs). Questo ovviamente senza ignorare le carenze di



Port News

Trieste

regolazione che il comparto delle infrastrutture evidenzia. Nell' ambito di tale strategia è necessario il pieno coordinamento dei porti nazionali, voluto con il d.lgs. 169/2016. 35 porti ed altrettanti retroporti non messi a sistema non solo non servono agli obiettivi di crescita, ma costituiscono uno spreco enorme di risorse. E finiscono per escludere il nostro Paese dallo Spazio europeo della mobilità. Occorre, in breve, individuare un criterio che faccia vivere ed essere competitivo un vero e proprio sistema in grado di alimentare i tre corridoi verticali (Reno Alpi, Brennero e Baltico Adriatico) oggi pressoché scarichi. Non ci si illuda: i nostri porti non diventeranno più competitivi soltanto grazie ad investimenti a pioggia nelle infrastrutture, né potranno con questo costituire un' alternativa ai sistemi del Nord Europa. Secondo punto: è arrivato il momento di mettere mano alla riorganizzazione della logistica. Occorre impiegare le risorse europee, magari con un orizzonte di cinque anni, perché le imprese del settore investano sul mare e sul ferro, sia con riguardo alla alimentazione degli offdocks (porto-retroporto) sia con riguardo al traffico di corridoio, una politica simile a quella avviata in questi anni dal porto di Trieste ma al servizio di un traffico ben maggiore. Ovviamente l' incentivo indicato può cumularsi con alcune misure di salvaguardia dell' ambiente, ad esempio, per proteggere le Alpi, l' Appennino e i nodi essenziali, oltreché con un riordino delle autostrade. Non va poi taciuta l' importanza che la tecnologia digitale può avere per i traffici portuali. In questo senso la proposta del sindaco Bucci, contenuta nel suo programma all' attenzione del Governo, di promuovere un' area tecnologica al servizio dei traffici merita di essere presa in esame anche in altri contesti. Va inoltre promossa e sostenuta la ricerca. Oggi l' Università italiana e il sistema delle imprese è ancora in grado di proporre soluzioni tecnologiche evolute ma non per molto, perché la ricerca scientifica soffre specie in quelle aree disciplinari collegate alla logistica. Anche in questo caso, tuttavia, occorre premiare i progetti meritevoli, possibilmente per consentire a ragazzi di valore di crescere in Italia. Da ultimo sono essenziali alcune misure su appalti e concessioni. Da una parte i progetti strategici dai quali dipende la competitività del Paese è bene siano integralmente regolati dalle direttive europee in materia evitando il gold plating e, cioè, le sovrastrutture contenute nel d.lgs.50 del 2016. Inoltre occorre evitare il cosiddetto 'abuso del ricorso' per il quale in Italia paghiamo un prezzo altissimo. Dall' altra parte è innegabile che il nostro sistema di regolazione e controllo è molto debole. L' interesse generale e l' interesse nazionale, ce lo insegna proprio il nuovo diritto europeo che si sta oggi formando, vanno presidiati da funzionari professionali e indipendenti.

Boscolo: «Autorità della laguna serve più spazio al Comune»

L' avvocato presenta sei emendamenti sul decreto Agosto

CHIOGGIA Sei emendamenti da apportare al decreto Agosto nella fase di conversione in legge e un appello alle forze politiche locali perché li facciano presentare e sostenere dai propri referenti romani. L' iniziativa è dell' avvocato Giuseppe Boscolo Gioachina, presidente del Comitato per la Romea e per la legge speciale per Chioggia. Il decreto Agosto è quello che, tra le altre cose, ha bloccato (almeno fino all' esito delle annunciate iniziative giudiziarie della Socogas) l' autorizzazione all' esercizio per l' impianto gpl di Val da Rio e ha istituito l' Autorità per la laguna di Venezia, che prenderà il posto dell' ex Magistrato alle acque, anche per la gestione del **Mose**. Su entrambi questi aspetti l' avvocato Boscolo aveva già espresso delle proposte che, adesso, formalizza con questi possibili emendamenti. Sul gpl, in merito alla quantificazione del risarcimento che spetterebbe alla Socogas (è stato stanziato un fondo di 29 milioni in tre anni), Boscolo chiede di conteggiare (in diminuzione, ovviamente) un «indennizzo a favore della popolazione e degli enti locali», legato ai problemi sociali economici e amministrativi causati dalla costruzione del deposito. Inoltre chiede di «rivalutare la compatibilità dell' impianto in caso di importanti carenze in materia di compatibilità e sicurezza», carenze che, secondo Boscolo, il Comitato No-gpl e l' amministrazione comunale, esistono in nuce nella progettazione dell' impianto. In merito alla struttura istituzionale dell' Autorità l' avvocato chiede che il Comune di Chioggia abbia una rappresentanza nel Comitato di gestione (per ora ce l' ha solo nel Comitato consultivo) e che, in questo organo venga prevista, invece, una rappresentanza di «esperti ambientalisti» che, al momento, non c' è. Più in particolare, nella gestione del **Mose**, Boscolo ricorda che ci sono alcuni problemi ancora da esaminare (il funzionamento delle cerniere e le oscillazioni anomale delle paratoie) e chiede che vengano valutati da «una commissione di esperti internazionali». Infine l' ambientalista avvocato chiede che lo Statuto della Città metropolitana di Venezia sia rivisto, prevedendo, per il sindaco di Chioggia, il ruolo di vice sindaco metropolitano, con delega alla mobilità, viabilità per l' area vasta di Chioggia, Venezia e Padova. Le proposte di Boscolo si integrano, di fatto, con le tesi da lui (e molti altri) sempre sostenute in questi anni circa la necessità di migliori collegamenti infrastrutturali per Chioggia e di un ruolo di maggior spessore nello scenario metropolitano e regionale. Gli emendamenti, però, dovranno essere presentati da qualche parlamentare, prima di metà ottobre, che è il termine per la conversione in legge del decreto Agosto. D.Deg. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' appello della cgil

«La nuova Autorità lagunare deve salvare i lavoratori»

Agiollo: «I quasi trecento dipendenti del Consorzio, di Comar e Thetis sono una risorsa che va utilizzata anche quando le dighe mobili saranno in funzione»

Gianni Favarato Il Consorzio Venezia Nuova, commissariato dopo lo scandalo, verrà liquidato e incorporato nella nuova Autorità per la Laguna, istituita con un decreto della presidenza del Consiglio di Ministri dell' 8 agosto scorso. Il nuovo ente assorbirà anche le funzioni del Magistrato alle acque, fino ad ora attribuite al Provveditorato Interregionale, ma i suoi dipendenti e quelli di altre imprese che hanno lavorato alla costruzione di un' opera gigantesca e complessa, come il sistema delle dighe mobili del **Mose**, rischiano di restare senza lavoro. Anche la Cgil veneziana scende in campo e chiedere che alla nuova Authority, che gestirà l' ultima fase di costruzione e manutenzione una volta a regime, di non abbandonare i lavoratori a se stessi e utilizzare, invece, la professionalità da loro acquisita. «Il decreto dell' 8 agosto prevede anche la costituzione di una nuova società "in house", come braccio operativo per l' attività di gestione e di manutenzione ordinaria e straordinaria del **Mose**» dice Ugo Agiollo, segretario generale della Cgil veneziana. «Come organizzazione sindacale abbiamo certamente dato un parere positivo sulla nuova Autorità per la Laguna, ma resta il problema della salvaguardia del posto di lavoro di oltre 260 lavoratori, attualmente dipendenti del Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis, e della professionalità che questi hanno acquisito in questi anni e possono metterla a disposizione della nuova società che dovrà garantire il funzionamento del **Mose**». «Si tratta di lavoratori, mi permetto di sottolineare» aggiunge Agiollo «che anche quando le aziende sono state coinvolte nelle vicende giudiziarie che tutti conosciamo, hanno continuato ad operare per portare a compimento quanto la legge gli affidava. Chiediamo quindi da subito di avviare la discussione con le organizzazioni sindacali per comprendere quale sarà concretamente il mandato che sarà affidato al nuovo presidente in questa materia: la dotazione organica dell' autorità sarà costituita certamente da lavoratori attualmente in forza al Provveditorato, ma vi sarà spazio anche per altri?». Al momento della conversione in legge del decreto dell' 8 agosto scorso mancherà circa un anno alla scadenza fissato per la consegna del sistema **Mose**. «Un tempo» sottolinea Agiollo, «che ci sembra davvero ristretto per riuscire ad avviare correttamente il nuovo intero sistema. Inoltre vi è un' altra questione: il decreto prevede la nomina di un commissario liquidatore per il Consorzio Venezia Nuova e Comar». «Ma nulla dice per quanto riguarda il futuro di Thetis» sottolinea Agiollo. «Questo, presumiamo, derivi dall' attuale composizione societaria che prevede ancora la presenza (al 41%) di capitale privato. Entro il 31 dicembre di quest' anno si dovrà decidere quali scelte operare. Il soggetto pubblico acquisirà l' intero azionario dell' azienda, come noi auspichiamo, e quindi anche Thetis entrerà nella trasformazione prevista dal decreto per il Consorzio e Comar?». «Nella prima decade di settembre» conclude Agiollo «convocheremo insieme a Cisl e Uil le assemblee dei lavoratori per condividere le richieste alla base della vertenza e avvieremo le richieste di convocazione con i soggetti pubblici coinvolti ai quali chiederemo risposte concrete e la firma dei necessari protocolli ».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

cgil, cisl, uil unite

L' sos dei sindacati alle ultime prove delle paratoie

Il mese scorso, durante le prove del **Mose** a cui ha partecipato anche il premier, Giuseppe Conte, il segretario della Cisl, insieme a quelli della Cgil (Ugo Agiollo) e della Cgil (Gerardo Colamarco) avevano ricordato al Governo i problemi da risolvere per la salvaguardia di Venezia sono anche il pagamento degli stipendi dei 250 dipendenti del Consorzio Venezia Nuova e delle sue società controllate, Thetis e Comar, nonché «la necessità di garantire il futuro occupazionale di tutti i lavoratori che sono attualmente impegnati, con la loro professionalità acquisita in anni di lavoro, nelle di completamento e avviamento dell' opera delle dighe mobili».

19 VENEZIA
CANTIERI/CRONACA

«La nuova Autorità lagunare deve salvare i lavoratori»

Agosto è il mese trascorso dipendente dal Consorzio di Canal e Tretto, sono una risorsa che va utilizzata anche quando le dighe mobili saranno in funzione.

L'uso dei drononi alla difesa della paratoia

SPECCIO DI ITALIA

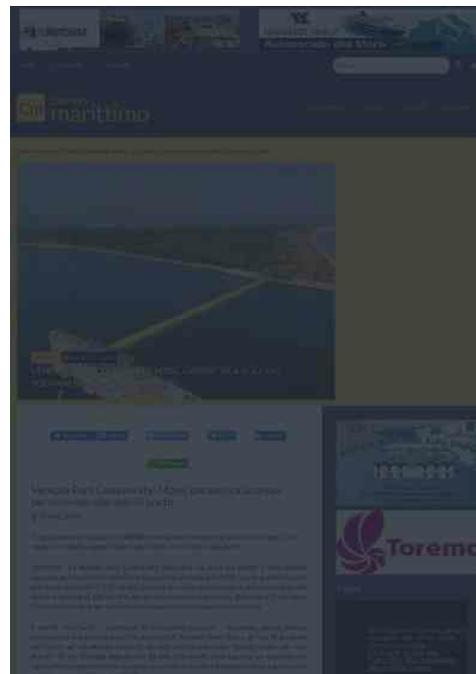
VENICE AGAIN BANDO PER LE PICCOLE IMPRESE

Specchio di Italia

Venezia Port Community: Mose, garantisca accesso permanente alle navi in porto

31 Aug, 2020 "La gestione delle chiusure del MOSE dovrà avvenire attraverso una cabina di regia"- che tenga conto delle esigenze legate alle attività economiche e del porto. VENEZIA - La Venezia Port Community interviene sul tema del MOSE e sulla volontà espressa dal Governo di mettere in funzione le barriere del MOSE, già da questo inverno, per maree superiori ai 130 cm slm. Venezia lo scorso anno ha registrato sette casi di alta marea superiore ai 130 cm slm, nel periodo novembre-dicembre. Secondo la Community l'infrastruttura deve garantire in maniera permanente l'operatività del porto. È quindi prioritario - sottolinea la Community portuale - formulare alcune precise considerazioni sull'opera a partire dai principi fondanti della stessa, al fine di garantire un'efficace ed equilibrata messa in servizio dell'infrastruttura. Questo anche alla luce dell'art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all'**Autorità** della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in se stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione del MOSE. È necessario innanzitutto ricordare che la salvaguardia della laguna- aggiunge la Venezia Port Community - "obiettivo

primario del MOSE, riguarda tutti gli aspetti della laguna stessa. È una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose. La nuova **Autorità** sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto 'accesso permanente' nonché garantire in maniera unitaria l'attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando gli inaccettabili stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze. Ne deriva che la gestione delle chiusure del MOSE dovrà avvenire attraverso una cabina di regia che includa tutti i livelli di governo e che tenga, appunto, conto delle esigenze legate alle attività economiche. E quindi escludere che la chiusura del MOSE e la intrinseca garanzia di accesso permanente al porto e alla laguna sia di competenza solo statale o guidata da sole necessità di protezione fisica dalle alte maree. Ma il futuro non è solo legato alle modalità di utilizzo del MOSE: per garantire il principio di accesso permanente al porto, si devono portare a compimento le opere cosiddette 'complementari' quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia) come pure dare l'avvio nella realizzazione di un terminal container ad alto fondale; l'infrastruttura che verrà consegnata, a seguito di collaudo, si deve comporre, quindi, anche delle opere che devono garantire l'accesso permanente delle navi al porto anche a barriere alzate e di cui queste ne sono parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del MOSE. Su tutto questo gli enti locali e l'**Autorità** di **Sistema** Portuale avranno un ruolo fondamentale: solo un'azione congiunta e coordinata permetterà un funzionamento a regime che deve dare la possibilità alle attività economiche, da sempre linfa vitale della Laguna (portualità e pesca in primis) di continuare a svilupparsi negli anni. Parimenti, solo questa azione congiunta potrà tornare a rendere 'programmata' (come per altro avvenuto sempre nella storia di Venezia) la manutenzione dei canali marittimi e dei bacini di evoluzione, evitando periodi di black out amministrativo come quello che abbiamo subito in questi ultimi anni; black out che solo in questi giorni, grazie all'azione del Commissario, è stato finalmente sbloccato, sul filo del rasoio del rischio fallimento per tante aziende del porto.



Il MOSE dovrà consentire l' accesso permanente delle navi al fine di garantire il futuro del porto di Venezia

La **Venezia** Port Community esorta ad affidare la gestione dell' opera ad una cabina di regia che tenga conto delle esigenze delle attività economiche Il MOSE, l' opera realizzata per salvaguardare **Venezia** e la sua laguna dai picchi di marea, dovrà consentire l' accesso permanente delle navi al fine di garantire il futuro del **porto** veneziano. Lo ha sottolineato la **Venezia** Port Community, associazione che rappresenta operatori dello scalo portuale, evidenziando che la gestione delle chiusure del MOSE dovrà avvenire attraverso una cabina di regia che includa tutti i livelli di governo e che tenga conto delle esigenze legate alle attività economiche. Ricordando che **Venezia** nei mesi di novembre e dicembre del 2019 ha registrato sette casi di alta marea superiore ai 130 centimetri e che, considerata la volontà espressa dal governo di operare le barriere del MOSE già da questo inverno per maree superiori ai 130 centimetri, «quello che si è fatto finta di non prendere in considerazione - ha rilevato la **Venezia** Port Community - diventa un' emergenza per garantire, in particolare, l' operatività del **porto**». Secondo l' associazione, «è quindi prioritario formulare alcune precise considerazioni sull' opera a partire dai principi fondanti della stessa, al fine di garantire un' efficace ed equilibrata messa in servizio dell' infrastruttura. Questo - ha osservato l' associazione - anche alla luce dell' art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all' Autorità della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in se stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione del MOSE». «È necessario innanzitutto ricordare - ha specificato ancora la **Venezia** Port Community - che la salvaguardia della laguna, obiettivo primario del MOSE, riguarda tutti gli aspetti della laguna stessa, di una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose. La nuova Autorità - secondo l' associazione - sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto "accesso permanente" nonché garantire in maniera unitaria l' attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando gli inaccettabili stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze». Ribadendo che la gestione del MOSE dovrà essere attuata attraverso una cabina di regia che tenga conto delle esigenze delle attività economiche, la **Venezia** Port Community ha pertanto evidenziato la necessità di evitare «che la chiusura del MOSE e la intrinseca garanzia di accesso permanente al **porto** e alla laguna sia di competenza solo statale o guidata da sole necessità di protezione fisica dalle alte maree». La **Venezia** Port Community ha precisato inoltre che, non essendo il futuro solo legato alle modalità di utilizzo del MOSE, «per garantire il principio di accesso permanente al **porto** - ha spiegato l' associazione - si devono portare a compimento le opere cosiddette "complementari" quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia) come pure dare l' avvio nella realizzazione di un terminal container ad alto fondale; l' infrastruttura che verrà consegnata, a seguito di collaudo - ha osservato l' associazione - si deve comporre, quindi, anche delle opere che devono garantire l' accesso permanente delle navi al **porto** anche a barriere alzate e di cui queste ne sono parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del MOSE».



VENEZIA PORT COMMUNITY: il futuro del porto di Venezia è legato a un MOSE che garantisce l'accesso delle navi

Venezia ha registrato nei mesi di novembre e dicembre del 2019 sette casi di alta marea superiore ai 130 cm slm. Considerata la volontà espressa dal Governo di operare le barriere del MOSE già da questo inverno per maree superiori ai 130 cm slm, quello che si è fatto finta di non prendere in considerazione, diventa un'emergenza per garantire, in particolare, l'operatività del porto. È quindi prioritario - sottolinea la Venezia Port Community formulare alcune precise considerazioni sull'opera a partire dai principi fondanti della stessa, al fine di garantire un'efficace ed equilibrata messa in servizio dell'infrastruttura. Questo anche alla luce dell'art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all'Autorità della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in se stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione del MOSE. È necessario innanzitutto ricordare che la salvaguardia della laguna, obiettivo primario del MOSE, riguarda tutti gli aspetti della laguna stessa. È una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose. La nuova Autorità sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto 'accesso permanente' nonché garantire in maniera unitaria l'attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando gli inaccettabili stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze. Come naturale conseguenza di quanto sopra, deriva che la gestione delle chiusure del MOSE dovrà avvenire attraverso una cabina di regia che includa tutti i livelli di governo e che tenga, appunto, conto delle esigenze legate alle attività economiche. E quindi escludere che la chiusura del MOSE e la intrinseca garanzia di accesso permanente al porto e alla laguna sia di competenza solo statale o guidata da sole necessità di protezione fisica dalle alte maree. Ma il futuro non è solo legato alle modalità di utilizzo del MOSE: per garantire il principio di accesso permanente al porto, si devono portare a compimento le opere cosiddette 'complementari' quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia) come pure dare l'avvio nella realizzazione di un terminal container ad alto fondale; l'infrastruttura che verrà consegnata, a seguito di collaudo, si deve comporre, quindi, anche delle opere che devono garantire l'accesso permanente delle navi al porto anche a barriere alzate e di cui queste ne sono parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del MOSE. Su tutto questo gli enti locali e l'Autorità di Sistema Portuale avranno un ruolo fondamentale: solo un'azione congiunta e coordinata permetterà un funzionamento a regime che deve dare la possibilità alle attività economiche, da sempre linfa vitale della Laguna (portualità e pesca in primis) di continuare a svilupparsi negli anni. Parimenti, solo questa azione congiunta potrà tornare a rendere 'programmata' (come per altro avvenuto sempre nella storia di Venezia) la manutenzione dei canali marittimi e dei bacini di evoluzione, evitando periodi di black out che solo in questi giorni, grazie all'azione del Commissario, è stato finalmente sbloccato, sul filo del rasoio del rischio fallimento per tante aziende del porto.



Il futuro di Venezia è legato al Mose

Redazione

VENEZIA Il futuro del porto di Venezia è legato a un Mose che garantisca l'accesso permanente delle navi. La Venezia Port Community, sottolinea che nei mesi di Novembre e Dicembre 2019, lo scalo lagunare ha registrato sette casi di alta marea superiore ai 130 cm sul livello del mare. Considerata la volontà espressa dal Governo di operare le barriere del Mose già da questo inverno per maree superiori ai 130 cm, quello che si è fatto finta di non prendere in considerazione, diventa un'emergenza per garantire, in particolare, l'operatività del porto. È quindi prioritario per il futuro di Venezia sottolineare la Venezia Port Community formulare alcune precise considerazioni sull'opera a partire dai principi fondanti della stessa, al fine di garantire un'efficace ed equilibrata messa in servizio dell'infrastruttura. Questo anche alla luce dell'art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all'Autorità della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in se stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione del Mose. È necessario innanzitutto ricordare che la salvaguardia della laguna, obiettivo primario del Mose, riguarda tutti gli aspetti della laguna stessa. È una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose. La nuova Autorità sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto 'accesso permanente' nonché garantire in maniera unitaria l'attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando gli inaccettabili stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze. Come naturale conseguenza di quanto sopra, deriva che la gestione delle chiusure del Mose dovrà avvenire attraverso una cabina di regia che includa tutti i livelli di governo e che tenga, appunto, conto delle esigenze legate alle attività economiche. E quindi escludere che la chiusura del Mose e la intrinseca garanzia di accesso permanente al porto e alla laguna sia di competenza solo statale o guidata da sole necessità di protezione fisica dalle alte maree. Ma il futuro di Venezia non è solo legato alle modalità di utilizzo del Mose: per garantire il principio di accesso permanente al porto, si devono portare a compimento le opere cosiddette 'complementari' quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia) come pure dare l'avvio nella realizzazione di un terminal container ad alto fondale; l'infrastruttura che verrà consegnata, a seguito di collaudo, si deve comporre, quindi, anche delle opere che devono garantire l'accesso permanente delle navi al porto anche a barriere alzate e di cui queste ne sono parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del Mose. Su tutto questo gli enti locali e l'Autorità di Sistema portuale avranno un ruolo fondamentale: solo un'azione congiunta e coordinata permetterà un funzionamento a regime che deve dare la possibilità alle attività economiche, da sempre linfa vitale della Laguna (portualità e pesca in primis) di continuare a svilupparsi negli anni. Parimenti, solo questa azione congiunta potrà tornare a rendere programmata (come per altro avvenuto sempre nella storia di Venezia) la manutenzione dei canali marittimi e dei bacini di evoluzione, evitando periodi di black out amministrativo come quello che abbiamo subito in questi ultimi anni; black out che solo in questi giorni, grazie all'azione del Commissario, è stato finalmente sbloccato, sul filo del rasoio del rischio fallimento per tante aziende del porto.





Il futuro del porto di Venezia è legato a MOSE

GAM EDITORI

1 agosto 2020 - **Venezia** ha registrato nei mesi di novembre e dicembre del 2019 sette casi di alta marea superiore ai 130 cm slm. Considerata la volontà espressa dal Governo di operare le barriere del MOSE già da questo inverno per maree superiori ai 130 cm slm, quello che si è fatto finta di non prendere in considerazione, diventa un' emergenza per garantire, in particolare, l' operatività del **porto**. È quindi prioritario - sottolinea la **Venezia** Port Community - formulare alcune precise considerazioni sull' opera a partire dai principi fondanti della stessa, al fine di garantire un' efficace ed equilibrata messa in servizio dell' infrastruttura. Questo anche alla luce dell' art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all' Autorità della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in se stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione del MOSE. È necessario innanzitutto ricordare che la salvaguardia della laguna, obiettivo primario del MOSE, riguarda tutti gli aspetti della laguna stessa. È una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose. La nuova Autorità sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto 'accesso permanente' nonché garantire in maniera unitaria l' attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando gli inaccettabili stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze. Come naturale conseguenza di quanto sopra, deriva che la gestione delle chiusure del MOSE dovrà avvenire attraverso una cabina di regia che includa tutti i livelli di governo e che tenga, appunto, conto delle esigenze legate alle attività economiche. E quindi escludere che la chiusura del MOSE e la intrinseca garanzia di accesso permanente al **porto** e alla laguna sia di competenza solo statale o guidata da sole necessità di protezione fisica dalle alte maree. Ma il futuro non è solo legato alle modalità di utilizzo del MOSE: per garantire il principio di accesso permanente al **porto**, si devono portare a compimento le opere cosiddette 'complementari' quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia) come pure dare l' avvio nella realizzazione di un terminal container ad alto fondale; l' infrastruttura che verrà consegnata, a seguito di collaudo, si deve comporre, quindi, anche delle opere che devono garantire l' accesso permanente delle navi al **porto** anche a barriere alzate e di cui queste ne sono parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del MOSE.



Venezia, gli operatori: "Il futuro delle grandi navi in porto è legato a un MOSE che funzioni"

Venezia - Il futuro del **porto** di **Venezia** è legato ad un MOSE che garantisca l'accesso permanente delle navi. Questo anche alla luce dell' art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all' Autorità della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in sé stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione dell' opera'. E' l' auspicio degli operatori marittimo-portuali riuniti sotto l' egida di **Venezia** Port Community , al fine di garantire un' efficace ed equilibrata messa in servizio dell' infrastruttura. 'È necessario innanzitutto ricordare che la salvaguardia della Laguna, obiettivo primario del MOSE , riguarda tutti gli aspetti della Laguna stessa. È una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose', osserva **Venezia** Port Community . Che aggiunge: 'La nuova Autorità sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto 'accesso permanente' nonché garantire in maniera unitaria l' attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando gli inaccettabili stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze'. Secondo gli operatori, la gestione delle chiusure del MOSE dovrà avvenire attraverso una 'cabina di regia' che 'includa tutti i livelli di governo e che tenga, appunto, conto delle esigenze legate alle attività economiche'. Ma il futuro non è solo legato alle modalità di utilizzo del MOSE : 'Per garantire il principio di accesso permanente al **porto** - spiegano gli operatori -, si devono portare a compimento le opere cosiddette 'complementari' quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia) come pure dare l' avvio nella realizzazione di un terminal container ad alto fondale; l' infrastruttura che verrà consegnata, a seguito di collaudo, si deve comporre, quindi, anche delle opere che devono garantire l' accesso permanente delle navi al **porto** anche a barriere alzate e di cui queste ne sono parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del MOSE '. Su tutto questo gli enti locali e l' Autorità di Sistema Portuale avranno un ruolo fondamentale: 'Solo un' azione congiunta e coordinata permetterà un funzionamento a regime che deve dare la possibilità alle attività economiche, da sempre linfa vitale della Laguna (portualità e pesca in primis) di continuare a svilupparsi negli anni - concludono gli operatori -. Parimenti, solo questa azione congiunta potrà tornare a rendere 'programmata' (come per altro avvenuto sempre nella storia di **Venezia**) la manutenzione dei canali marittimi e dei bacini di evoluzione, evitando periodi di black out amministrativo come quello che abbiamo subito in questi ultimi anni; black out che solo in questi giorni, grazie all' azione del Commissario, è stato finalmente sbloccato, sul filo del rasoio del rischio fallimento per tante aziende del **porto**'.



Venezia, gli operatori: "Il futuro delle grandi navi in porto è legato a un MOSE che funzioni"

31 agosto 2020 - Italiana



Venezia - "Il futuro del porto di Venezia è legato ad un MOSE che garantisca l'accesso permanente delle navi. Questo anche alla luce dell' art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all' Autorità della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in sé stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione dell' opera". È l' auspicio degli operatori marittimo-portuali riuniti sotto l' egida di **Venezia** Port Community , al fine di garantire un' efficace ed equilibrata messa in servizio dell' infrastruttura.

"È necessario innanzitutto ricordare che la salvaguardia della Laguna, obiettivo primario del MOSE, riguarda tutti gli aspetti della Laguna stessa. È una salvaguardia unitaria della città dalle acque alte, ambientale, sociale ma anche economica a partire dalle attività portuali e dalla pesca; altrimenti si sarebbe potuto optare per soluzioni tecniche diverse, più semplici e decisamente meno costose", osserva **Venezia** Port Community . Che aggiunge: "La nuova Autorità sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Shipping Italy

Venezia

Mose ormai pronto a Venezia: "Non chiudete le navi fuori"

Venezia port community, l' aggregazione di aziende e interessi che ruotano attorno allo shipping in Laguna, alza la voce chiedendo al pubblico di essere tenuta in considerazione per decidere quando e come procedere con l' attivazione del **sistema** Mose a difesa della città dall' acqua alta. 'Venezia ha registrato nei mesi di novembre e dicembre del 2019 sette casi di alta marea superiore ai 130 centimetri sul livello del mare. Considerata la volontà espressa dal Governo di operare le barriere del Mose già da questo inverno per maree superiori ai 130 cm slm, quello che si è fatto finta di non prendere in considerazione diventa un' emergenza per garantire, in particolare, l' operatività del porto' sottolinea nell' incipit della sua nota Venezia port community. Che poi prosegue dicendo: 'È quindi prioritario formulare alcune precise considerazioni sull' opera a partire dai principi fondanti della stessa, al fine di garantire un' efficace ed equilibrata messa in servizio dell' infrastruttura. Questo anche alla luce dell' art. 95 del Decreto Agosto che dà vita all' **Autorità** della Laguna, un soggetto che teoricamente concentrerà in sé stesso una serie di funzioni strategiche oltre a quella della gestione e manutenzione del Mose'. Per la community dello shipping veneziana è necessario innanzitutto ricordare che la nuova **autorità** sarà quindi chiamata a salvaguardare le attività portuali e garantire il cosiddetto 'accesso permanente', nonché l' attività di pianificazione morfologica e di manutenzione di tutti i canali della laguna, evitando stalli dovuti alla frammentazione e sovrapposizione di competenze. La gestione delle chiusure del Mose dovrà avvenire attraverso una cabina di regia che includa tutti i livelli di governo e che tenga appunto conto delle esigenze legate anche alle attività economiche. 'È quindi da escludere che la chiusura e la intrinseca garanzia di accesso permanente al porto e alla laguna siano di competenza solo statale o guidata da sole necessità di protezione fisica dalle alte maree' sottolinea Venezia port community. Che poi aggiunge: 'Il futuro non è solo legato alle modalità di utilizzo del Mose: per garantire il principio di accesso permanente al porto si devono portare a compimento le opere cosiddette 'complementari', quali le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia), come pure dare avvio alla realizzazione di un terminal container ad alto fondale. L' infrastruttura che verrà consegnata a seguito di collaudo si deve comporre quindi anche delle opere che devono garantire l' accesso permanente delle navi al porto anche a barriere alzate e di cui queste ne sono parte integrante come da previsione contenuta negli atti amministrativi di approvazione del Mose'. Su tutto questo gli enti locali e l' **Autorità** di **Sistema** Portuale avranno un ruolo fondamentale: 'Solo un' azione congiunta e coordinata permetterà un funzionamento a regime che deve dare la possibilità alle attività economiche, da sempre linfa vitale della Laguna (portualità e pesca in primis) di continuare a svilupparsi negli anni' conclude la community portuale veneziana.



Accesso al porto anche a barriere Mose sollevate: il monito della Port Community

«Serve una cabina di regia con gli enti locali e l' Autorità portuale. Conche di navigazione (Marghera e Chioggia) e un terminal container ad alto fondale per l' accesso delle navi»

La possibilità per le navi di «accedere in modo permanente al porto» è l' unica garanzia per il futuro delle attività, con l' entrata in funzione del sistema Mose. La Port Community di Venezia guarda con una certa preoccupazione al medio termine, memore delle acque alte di novembre e dicembre 2019, 7 superiori ai 130 centimetri. Le paratoie alzate a proteggere la laguna quest' anno, in base alle intenzioni del governo, inseriscono un elemento strategico nuovo nel funzionamento di tutto il sistema portuale e lagunare, e non ci sono precedenti, prove, né garanzie. L' Autorità della laguna è l' attore cui spettano, in base a quanto stabilito nel decreto agosto, gestione e manutenzione dell' opera. «La salvaguardia lagunare, obiettivo primario del Mose, riguarda la città, l' ambiente, la vita sociale ma anche economica, a partire dalle attività portuali e dalla pesca, garantendo la manutenzione dei canali - sostiene la Community che pensa a una cabina di regia - Include tutti i livelli di governo, e tenga conto delle esigenze legate alle attività. La chiusura del Mose non può essere solo di competenza statale o per le necessità di protezione dalle alte maree». La Port Community ritiene che «gli enti locali e l' Autorità di sistema portuale avranno un ruolo fondamentale: solo un' azione congiunta e coordinata permetterà alle attività economiche, linfa vitale della laguna (portualità e pesca in primis), di continuare a svilupparsi negli anni». Servono, infine, le opere «complementari come le conche di navigazione (di Marghera e Chioggia) e un terminal container ad alto fondale per garantire l' accesso delle navi al porto anche a barriere alzate».



TRASPORTI FERROVIARI

Il tunnel Ceneri è completato, nuovo sbocco merci per il Nord

L'asse Genova-Rotterdam trova un tassello nell'opera: l'inaugurazione è venerdì Il Terzo valico è il progetto più importante del corridoio per i Paesi europei

MARCO MORINO - MILANO - L'asse ferroviario **Genova**-Rotterdam (corridoio Reno Alpi) compie un balzo in avanti verso il definitivo completamento, atteso nel 2023. Una grande opera svizzera, il nuovo tunnel ferroviario del Monte Ceneri, segmento fondamentale del corridoio Reno Alpi, è pronta per l'inaugurazione. L'evento è in calendario venerdì 4 settembre a Camorino, nei pressi di Bellinzona (Canton Ticino). Complice il Covid-19, la cerimonia si terrà in forma notevolmente ridotta rispetto a quanto previsto inizialmente. Quel giorno l'impresa costruttrice consegnerà ufficialmente il tunnel alle Ferrovie svizzere (Ffs), che ne inizieranno l'integrazione nella rete ferroviaria. Da questo momento e fino al cambio orario del 13 dicembre 2020, il nuovo tunnel di base si troverà nella fase detta "esercizio di prova". Durante questa fase nella nuova galleria transiteranno occasionalmente treni in servizio regolare, sia merci sia passeggeri. La nuova galleria Con l'attivazione del tunnel del Ceneri (lunghezza circa 15 km) saranno avviati i collegamenti diretti con il tunnel del Gottardo (57 km), già operativo dal 2016. Insieme al tunnel del Gottardo e a una serie di interventi diffusi tra Basilea e Chiasso, il nuovo traforo consentirà di creare un corridoio destinato al traffico merci ad alte prestazioni, con la possibilità di trasportare semirimorchi stradali e camion via treno. Nonostante alcune settimane di sospensione dei test a causa della pandemia da coronavirus, l'entrata in servizio della nuova galleria di base è confermata per il cambio orario di dicembre 2020. L'impatto sull'Italia L'evento, molto sentito in Svizzera, coinvolge direttamente anche l'Italia, in particolare il sistema logistico del Nord-Ovest e il **porto** di **Genova**, poiché con la messa in servizio del nuovo tunnel ferroviario nel Ticino verrà ultimata la ferrovia transalpina Nafta. La ferrovia di pianura attraverso le Alpi costituisce il fulcro del corridoio per il trasporto merci Rotterdam-**Genova**, il cui scopo consiste nel trasferire le merci dalla strada alla rotaia. Ma per centrare pienamente lo scopo è decisiva la realizzazione, in territorio italiano, del Terzo valico ferroviario **Genova**-Novi Ligure. «Il Gruppo Fs Italiane è parte attiva ed essenziale nella realizzazione del corridoio ferroviario **Genova**-Rotterdam», sottolinea Gianfranco Battisti, amministratore di Fs Italiane. Aggiunge Battisti: «Dopo la realizzazione delle gallerie del San Gottardo e del Ceneri in Svizzera, il Terzo valico in Italia è il progetto più importante del corridoio e renderà il **porto** di **Genova** la porta Sud d'accesso ai Paesi europei per le merci provenienti da tutto il mondo, che per il 70% si muovono via mare». L'opera, del valore economico di 6,2 miliardi di euro, è interamente finanziata e la sua attivazione, per fasi, è prevista a partire dal 2023. Lo stato di avanzamento dei lavori del Terzo valico ha superato il 40%. Tempi più rapidi Tra gli obiettivi fissati con l'apertura del tunnel del Ceneri, vi è quello di ridurre fino a due ore la durata del trasporto nel traffico merci sul corridoio Reno Alpi tra **Genova** e Rotterdam. Questo permetterà ai clienti del traffico merci di tagliare i costi, facendo così aumentare la competitività della ferrovia rispetto alla strada. La galleria di base del Ceneri favorirà anche il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, nella misura in cui creerà capacità supplementari per oltre 3mla



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

semirimorchi al giorno. Nel traffico passeggeri internazionale, con l'orario 2021 il tempo di viaggio tra Zurigo e Milano dovrebbe passare da 3 ore e mezza a circa 3 ore. Inoltre, sono previsti nuovi collegamenti diretti per **Genova** e Bologna. Con il Ceneri e il Gottardo si avrà una linea ferroviaria con tratte a caratteristiche Alta velocità/Alta capacità, quasi del tutto pianeggiante, dove i treni potranno raggiungere velocità comprese tra i 200 e i 250 km/h. Oltre all'importanza per il traffico passeggeri, l'insieme degli interventi tra Italia e Svizzera garantirà una capacità per il traffico merci pari a 390 treni al giorno a fronte dei 285 di oggi. Un'opportunità per **Genova** Il corridoio Reno Alpi presenta un'estensione di circa 3.900 chilometri di rete ferroviaria e abbraccia l'area più industrializzata e popolata d'Europa, collegandola al mare del Nord tramite i porti di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Brugge e al mar Mediterraneo tramite il **porto** di **Genova**. Il Pil dei paesi attraversati dal corridoio Reno Alpi è pari a circa 7.100 miliardi di euro (dati Eurostat 2019) con una popolazione di circa 181 milioni di persone. Il corridoio in territorio italiano comprende il Terzo valico, gli interporti e il sistema ferroviario lombardo. Riassume Rfi: «La costruzione del Terzo valico è legata direttamente al potenziamento del **porto** di **Genova** e dei valichi transfrontalieri con la Svizzera. A conclusione di tutte le opere e con l'apertura della Galleria del Monte Ceneri, la nuova linea potrà rivoluzionare il trasporto merci su ferro creando così un corridoio fra Sud e Nord Europa». Le strade saranno liberate da Tir e mezzi pesanti, con benefici per il Paese in termini di mobilità e sostenibilità. La volontà dell'Italia è sviluppare il **porto** di **Genova** come hub di accesso al corridoio Ten-T in modo da intercettare il traffico commerciale che dall'Estremo Oriente va all'Europa, consentendo di risparmiare circa 5 giorni di navigazione rispetto ai porti del Mare del Nord (Rotterdam e Anversa), garantendo un vantaggio competitivo all'intero sistema portuale ligure. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

i trasporti

Aeroporto, ok dall' Enac all' ampliamento E da domani a Roma e ritorno in giornata

Via libera dall' Enac (l' Ente nazionale per l' aviazione civile) al progetto di ampliamento dell' aeroporto di Genova, mentre da domani tornano i due voli per Roma, dando così nuovamente la possibilità di raggiungere la capitale rientrando alla sera. Dal 2 settembre, infatti, i collegamenti Alitalia per Fiumicino saranno dal "Colombo" alle 6,45 (con arrivo alle 7,50) e alle 15 (con arrivo alle 16,15). Da Roma, invece, si volerà alle 13,20 (arrivo 14,25) e alle 21,50 (arrivo alle 22,55). Il collegamento andata e ritorno Genova-Roma in giornata mancava da prima del lockdown e rappresenta un primo segnale di ripresa a cui ovviamente dovranno seguirne molti altri. La struttura dell' aeroporto genovese incassa intanto il sì al progetto definitivo all' ampliamento dell' aerostazione, arrivato insieme alla definizione di una procedura accelerata per realizzare l' opera, così da poter affidare i lavori entro fine anno e aprire i cantieri all' inizio del 2021. L' obiettivo è concludere tutto entro la primavera del 2023. A firmare il progetto è lo studio di architettura One Works, specializzato nella progettazione delle infrastrutture di trasporto e dei nodi intermodali. L' investimento sarà di circa 20 milioni, al lordo dei ribassi di gara, 11,3 dei quali stanziati dall' azionista di riferimento del "Colombo", l' **autorità di sistema portuale**, titolare del 60% del capitale (gli altri azionisti sono la Camera di Commercio di Genova, 25, e Aeroporti di Roma, 15). Nel dettaglio, l' intervento al terminal passeggeri prevede la realizzazione di un nuovo fabbricato di circa 5.500 metri quadri, su tre livelli, e il restyling dell' edificio esistente, concentrato in particolare sull' area accettazione e imbarchi. Previsto anche un nuovo impianto di smistamento bagagli e il collegamento intermodale aeroporto- ferrovia. Raddoppieranno i varchi dei controlli di sicurezza e saranno inoltre aperte nuove zone commerciali e di ristorazione. « Con l' impegno di tutte le istituzioni locali e di Enac abbiamo ottenuto il via libera al progetto definitivo dell' ampliamento dell' aerostazione dell' aeroporto - sottolinea il presidente dell' authority Paolo Signorini -. La società di gestione dello scalo può ora procedere con l' affidamento e i lavori che, nell' arco di due anni e mezzo, restituiranno alla città e alla Liguria un' aerostazione rivalutata in termini di spazi e migliore accoglienza ai passeggeri. In questo modo vogliamo proseguire con il rafforzamento della accessibilità a Genova e alla Liguria, fondamentale per i settori trainanti dell' economia regionale, porto, turismo e terziario avanzato». «L' affidamento della commessa per il progetto definitivo era avvenuto lo scorso settembre. - ricorda Paolo Odone, presidente dell' Aeroporto -. Da allora abbiamo concluso la progettazione definitiva e concluso l' intero iter approvativo in soli 10 mesi, rispetto ai 17 mesi che avrebbe richiesto la procedura ordinaria. Credo sia un segnale significativo per l' intera Liguria: il " modello Genova" del Ponte San Giorgio è stato e resterà il nostro riferimento anche per il progetto di ampliamento e ammodernamento dell' aeroporto». « La conferma di questo investimento, nonostante le pesanti ricadute della pandemia sul trasporto aereo a livello globale, è un segnale di fiducia e di volontà di rilancio. - chiude Piero Righi, direttore generale dell' Aeroporto -. Lavoreremo per garantire tempi rapidi nella realizzazione del nuovo aeroporto ». - mas.m.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervista A Livorno e Cattolica ad agosto abbiamo raggiunto gli stessi livelli del 2019, all' Acquario siamo arrivati al sessanta per cento

Costa "Genova riparte se le autostrade liguri tornano efficienti"

di Massimo Minella Che cosa deve cambiare per far ripartire **Genova** e la Liguria? Beppe Costa non ha dubbi: un sistema autostradale nuovamente efficiente, senza più cantieri, strozzature e annunci di gallerie chiuse che non creano solo disagi, ma spaventano e tengono lontano la gente. E questo vale per le merci e per i passeggeri. Presidente di Costa Edutainment, a cui fa capo anche l' Acquario di **Genova**, Costa guida da qualche settimana anche l' associazione dei terminalisti genovesi, i privati del **porto** che non hanno smesso di investire anche nel periodo più cupo del lockdown per farsi trovare pronti alla ripresa. **Già, la ripresa. Ma quando avverrà presidente Costa? Il leader di Confindustria **Genova**, Giovanni Mondini, ha parlato di incognite pesanti per il prossimo futuro, non solo industriali, come il caso Ilva, ma anche infrastrutturali. Che ne pensa?** «Che ha perfettamente ragione. I nodi industriali, però, si affrontano e attraverso la trattativa si cercano di risolvere. Ma di fronte ai limiti infrastrutturali del territoriali non basta una trattativa. Ci vogliono decisioni chiare da parte della politica, del governo, di chi deve decidere. Continuando a procrastinare la soluzione dei problemi sarà sempre peggio». **Crisi economica e lockdown hanno reso ancor più pesante la situazione, al di là dei limiti infrastrutturali, non trova?** «Certo, ma mi lasci dare un dato che ha riguardato direttamente il nostro gruppo. Ad agosto l' acquario di Livorno e di quello di Cattolica hanno raggiunto gli stessi ricavi del 2019. Non dico che sarebbe potuta accadere la stessa cosa a **Genova**. Forse saremmo arrivati all' 80, al 90 per cento. Invece ci siamo fermati al 60. E sa perché? Per la situazione delle nostre autostrade». Ora c' è il nuovo ponte... **Il porto** «È una vera benedizione, infatti, dal 10 agosto la situazione è subito migliorata e speriamo possa continuare a migliorare. Io ci credo». **A proposito di lavoro, lei è presidente dei terminalisti del **porto**: avete iniziato il confronto con la Compagnia Unica sull' organizzazione del lavoro?** «Non ancora. Ci siamo sentiti prima di agosto dandoci appuntamento per settembre. Da parte mia c' è tutta la volontà di sedermi attorno a un tavolo con i portuali e di affrontare i temi legati al lavoro e alle tariffe. Ma prima voglio confrontarmi con la mia associazione per sentire la voce delle imprese». **In **porto** l' emergenza Covid ha picchiato duro, con punte di caduta fino al trenta per cento. Quando si potrà ripartire?** «È vero, il Covid ha frenato i traffici, soprattutto sul fronte dei container. Ma le dico che la situazione anche sul fronte delle merci si è acuita per le carenze delle nostre autostrade. Se non ci avessero costretto a convivere con interruzioni continue, blocchi improvvisi e disagi vari



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

la situazione non sarebbe stata così critica. Ora confidiamo che si possa andare verso la normalità. Non chiediamo niente di stratosferico, solo normalità. L' economia sta ripartendo e con collegamenti efficienti ci sono ancora tutte le condizioni per concludere bene l' ultima parte dell' anno sul fronte dei volumi». **Che cosa deve cambiare, secondo lei, per una vera inversione di rotta?** «Bisogna far cambiare nei nostri interlocutori, che siano armatori o turisti, la percezione che la Liguria non sia isolata, che qui si possa arrivare e si possa ripartire tranquillamente. Questo vale per le persone, ma anche per la merce». Vale per tutti i settori? Lei opera nelle rinfuse liquide con il suo terminal Saar di ponte Paleocapa. «No, il nostro settore ha contenuto la flessione, anzi i volumi sono in linea con quelli dell' anno precedente. Ma stiamo parlando di una nicchia di mercato, ancorché con prodotti di qualità. Noi dobbiamo dimostrare che ogni giorno è in grado di presentarsi affidabile dal punto di vista dei collegamenti. Così non è stato negli ultimi mesi. Posso capire un incidente. Ma incidenti più cantieri è un mix che paralizza ogni cosa. Probabilmente ci saranno ancora lavori sulle autostrade liguri, speriamo siano contenuti». **Anche sul fronte dell' accoglienza possiamo migliorare?** «Ma qui siamo già migliorati parecchio. Certo, si può sempre migliorare e ci possono anche essere eccezioni in negativo, ma direi che l' esame accoglienza è superato. E lo dico a tutti i livelli, strutture alberghiere e ricettive, bed and breakfast, taxi, bar, ristoranti. Dove si deve migliorare ancora tanto è nei trasporti e nelle infrastrutture. Quando le persone raggiungono **Genova** riescono ad apprezzarne la bellezza, credo che su questo aspetto si possa essere tutti quanti d' accordo. Gli interrogativi che precedono queste valutazioni è però sempre altri». E quali? «Come ci arrivo a **Genova** e in Liguria? Ci saranno dei problemi oppure no? Ecco, se riusciamo a dare risposte positive, poi siamo davvero competitivi da ogni punto di vista. Anche il nuovo ponte ci può aiutare parecchio, non solo come viabilità, ma anche come immagine». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Tirreno

Livorno

emergenza coronavirus

Tamponi anti-Covid ai turisti in porto Già più di 300 nel primo giorno

I controlli (gratis) allo sbarco dei traghetti da Corsica, Sardegna e Capraia: soprattutto vacanzieri lombardi

livorno Dopo la primissima fase di rodaggio, sono risultati più di 300 i tamponi effettuati nelle prime dieci ore del primo giorno a pieno regime nelle postazioni che l'Asl ha organizzato in **porto** negli spazi messi a disposizione da parte dell'Authority: riguardano i passeggeri che arrivano in traghetto dall'isola di Capraia così come dalla Sardegna e dalla Corsica. Non c'è obbligo per chi sbarca a terra, si tratta di una scelta volontaria: ma è sicuramente un incentivo a farlo il fatto che per chi arriva a terra in nave il controllo è gratis e dunque basta un po' di pazienza per permettere a una famiglia di risparmiare anche 300-400 euro per anticipare eventuali test una volta a casa ma a pagamento. Ancora non ci sono dati ufficiali su questa prima giornata, ma il saldo finale effettivo non dovrebbe discostarsi da cifre del genere. È sufficiente notare le code delle auto per capire che una buona quota dei passeggeri a bordo dei traghetti provenienti dalle isole ha deciso di approfittare della situazione. In teoria, a poter scoraggiare il test sulle banchine potrebbe essere il fatto che in attesa del responso del tampone bisogna stare in "isolamento" ma in realtà di fatto ciascuna si limita a "isolarsi" all'interno della propria auto diretta verso casa ed è ben difficile esser sicuri che non avverrà nessuna sosta fino all'uscio di casa. Come si legge a fianco, non sono mancate polemiche politiche sulla destinazione di soldi della sanità pubblica toscana anche a beneficio di chi toscano non è, ma può essere un interesse che va al di là del recinto localistico il fatto nelle grandi infrastrutture tipo porti e aeroporti si mettano in atto iniziative di contrasto alla diffusione del coronavirus. Soprattutto adesso che si è visto come i flussi turistici possano essere al centro di una nuova ondata che coinvolge non più gli anziani bensì gli under 40, cioè le generazioni che più si muovono. Secondo le informazioni raccolte, a presentarsi alle postazioni organizzate dall'Asl sono state soprattutto turisti provenienti dalla Lombardia o comunque dal Nord Italia: del resto, Livorno è uno dei principali porti a livello nazionale per raggiungere sia la Sardegna che la Corsica, e dunque è ovvio che all'imbarco e allo sbarco si presentino soprattutto persone extra-toscane, principalmente dall'area padana oppure del Nord Est. L'iniziativa dei tamponi anti-Covid andrà avanti per tutto il mese di settembre, poi inevitabilmente ci si troverà a fare i conti con il brusco assottigliarsi dei flussi turistici e non è detto che la cosa prosegua anche successivamente. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Trecento tamponi in poche ore

In tanti a Livorno hanno aderito all'invito per i test sui piazzali degli sbarchi dalla Sardegna e dalla Corsica

LIVORNO Dopo l'avvio sperimentale di domenica, ieri gran lavoro per le tre postazioni 'drive through' al porto di Livorno nel piazzale antistante il Terminal Crociere per l'esecuzione del tampone molecolare per il coronavirus sui passeggeri sbarcati dai traghetti in arrivo dalla Sardegna e dalla Corsica. Se ne sono contati almeno 300 fino alle 17 e altri 200 fino a dopo le 20. I passeggeri si sono presentati in auto dopo essere sbarcati dalle navi partite da Olbia, Golfo Aranci in Sardegna e Bastia in Corsica. L'ultimo attracco ieri alle 19 per cui a fine giornata i tamponi eseguiti erano davvero tanti. C'è stata comunque una buona risposta parte dei viaggiatori. Ne erano attesi di più dalle stime fatte a monte, tuttavia è passato il messaggio di verificare il proprio stato di salute nell'interesse personale e generale, e chi sbarca a Livorno adesso sa che può sottoporsi al tampone gratuitamente. È stata comunque fatta una gran mole di lavoro dalle squadre di infermieri (50 solo a Livorno) che si sono dati il cambio per coprire turni da 4 a 6 ore dalle 8 alle 24. Ogni tampone richiede almeno 3 minuti a persona per essere eseguito correttamente. Dopodiché l'esito sarà comunicato ai diretti interessati entro 24 massimo 36 ore dopo le analisi di lavoratori eseguite dagli specialisti dell'ospedale di Livorno. I test molecolari sono gratuiti e sono stati messi a disposizione dalla Azienda Usl Toscana Nord Ovest per i viaggiatori in transito nelle stazioni e nei porti. Ma sono invitati a sottoporsi a questi test eseguiti nel porto di Livorno (come alle altre postazione esterne) prevalentemente i passeggeri di fuori regione. Infatti ieri, come domenica, sono arrivati ai gazebo soprattutto cittadini della Lombardia che hanno trascorso le ferie in Sardegna e Corsica. La Usl Toscana Nord Ovest ricorda che le persone che si sottoporranno al test dovranno attenersi rigorosamente ai comportamenti previsti per l'isolamento fiduciario rimanendo nella propria abitazione fino alla comunicazione del risultato, che avverrà lo ribadiamo entro le 24-36 ore successive. In caso di positività al tampone la persona sarà presa in carico dal dipartimento di prevenzione della Asl di riferimento per la procedura di quarantena e di sorveglianza sanitaria. Invece per i residenti toscani sbarcati dalle navi si raccomanda entro le 24 ore dall'arrivo, o della partenza di prenotare il tampone sul sito <http://viaggiassicuro.sanita.toscana.it/>. Monica Dolciotti.

Trecento tamponi in poche ore
In tanti a Livorno hanno aderito all'invito per i test sui piazzali degli sbarchi dalla Sardegna e dalla Corsica

Cinque casi nella zona nord

Tutti in fila per i controlli al porto

Iniziati i tamponi nell'area portuale a Livorno

Si prevedono in un giorno oltre 200 controlli per coloro che rientrano dalle isole

Redazione

LIVORNO Sono iniziati stamani i tamponi volontari ai passeggeri dei traghetti che sbarcano dalle unità passeggeri provenienti dalle isole nell'area portuale livornese. Il maltempo non ha certamente favorito l'avvio del progetto sia nella giornata di ieri per quanto riguardava la preparazione sia stamani a causa della pioggia. Comunque l'operazione è partita in perfetto orario tanto che si prevede che saranno oltre 200 coloro che si sottoporranno alla visita. La responsabile di zona Asl Nord Ovest Laura Brizzi ha detto in una breve intervista che l'unico problema che scoraggia è l'attesa. Anche se un tempo accettabile c'è qualcuno che preferisce non fermarsi. Riteniamo che sia molto importante in questo momento sopra tutto per chi rientra dalla Sardegna sottoporsi al controllo. Noi abbiamo messo tutta la nostra buona volontà perché tutto si risolva per il meglio. Ascoltiamo l'intervista



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Porto Cantieri, l' intervento di Mancuso

«Il protocollo d' intesa lascia davvero increduli»

La lettera Siamo ormai avvezzi ai miracoli delle campagne elettorali ma stavolta c' è davvero da restare increduli. Non solo infatti il dormiente progetto di **porto** turistico del **Porto** Cantieri di Portoferraio improvvisamente torna ad occupare i tavoli delle amministrazioni comunale e regionale ma lo fa con un protocollo d' intesa che mette al tavolo dei decisori del destino della città un imprenditore privato, aggiudicatario di una procedura ad evidenza pubblica. Speriamo sul serio di aver frainteso ma non comprendiamo sinceramente come qualcuno possa "contrattare" interessi pubblici alla caratterizzazione delle aree ed obblighi di bonifica - stabiliti dalla legge - nonché variazioni di un progetto aggiudicato con gara pubblica. Se questo invece ha il significato di intraprendere la strada dell' intervento pubblico (della Regione Toscana in particolare) per sanare le ferite ambientali di questo territorio ed in particolare la bonifica delle aree ex- industriali - come dalla sottoscritta da tempo segnalato alle istituzioni competenti - ben vengano iniziative pur tardive, ma lo si faccia in un rapporto con tutti gli interlocutori e nel rispetto dei precedenti provvedimenti, a garanzia dell' unico e doveroso perseguimento dell' interesse pubblico. --Paola Mancuso(Consulente Elbana Petroli)

Scuole, lavori in corso
Alla Battisti il problema è il riscaldamento
Il sindaco ha fatto il punto sugli interventi più attesi della città: «È il riscaldamento, ogni anno siamo costretti a intervenire»

Il dottor Donigaglia è andato in pensione

Enato il movimento "Rinascita naturale"

Il protocollo d'intesa lascia davvero increduli

I cacciatori elbani a tu per tu con Ceccardi

POSINI
ARTICOLI FUNEBRI
E MARMI

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, circa 270 nel primo giorno dei test al rientro dalle ferie

Tutti in fila per i controlli al porto

PIOMBINO Controlli capillari al porto di Piombino per individuare subito gli eventuali positivi al covid al rientro delle vacanze. Il tampone è volontario, ma moltissimi turisti hanno deciso di sottoporsi al test al gazebo allestito a Poggio Batteria, nel piazzale che si trova su un' altura rispetto agli inbarchi. Domenica la postazione realizzata nell' area di Poggio Batteria ha iniziato a eseguire i tamponi per la prima volta dopo l' ordinanza della Regione che prevedeva l' istituzione dei controlli ai porti.

La postazione ha lavorato dalle 9 del mattino fino alle 17. Alla fine circa 280 persone si sono sottoposte al tampone su 500 auto sbarcate dalla Sardegna. Il personale dell' **Autorità** di Porto ha gestito il traffico delle auto, camper e moto appena sbarcati dai traghetti, indirizzandoli verso Poggio Batteria. La maggior parte dei turisti rientrava nel nord Italia: quasi tutti verso Emilia Romagna, Lombardia, Veneto. E non è stato certo un divertimento dopo le vacanze, con l' auto pieno di bagagli e magari il carrello del gommone al traino, attendere per il tampone, ma lo hanno

fatto tutti con un buon senso civico coscienti del fatto che il virus va individuato e fermato subito, se necessario. Nel primo pomeriggio si sono formate code per l' arrivo delle navi e comunque l' attesa è stata nell' ordine dei 15-30 minuti. Il tampone non richiede molto tempo, meno di 3 minuti a persona, ma occorre completare dei moduli e fornire dei recapiti per avere il risultato. Le operazioni continueranno anche oggi con orario dalle 7 alle 24. L' area dell' **Autorità portuale** che l' ha concessa all' Asl, è ampia e permette di poter operare su quattro fronti, con quattro gazebo allestiti. Si tratta di postazioni 'drive trough'. Gli operatori Asl ricordano a tutti coloro che si sottopongono ai test le regole e cioè l' isolamento fiduciario rimanendo nella propria abitazione, fino alla comunicazione del test, che avverrà entro le 24-36 ore successive. In caso di negatività del test non verrà adottato alcun provvedimento restrittivo; in caso di positività la persona sarà presa in carico dal dipartimento di prevenzione della Asl di riferimento per la procedura di quarantena e di sorveglianza sanitaria prevista in questi casi. m.p.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

'The blue way' ad Ancona, l'agorà promossa da Unimc

APPUNTAMENTO in programma domani alle 17,30 nella sede dell' Autorità di Sistema: porto e università insieme per uno sguardo sul corso in innovazione e logistica

'The blue way - il futuro tra l' innovazione digitale e la logistica' è il tema di un incontro inedito, una vera e propria Agorà organizzata dall' università di Macerata in collaborazione con l' Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale. Condotto da Marco Ardemagni, voce nota di Rai Caterpillar Am, il confronto è in programma per domani, martedì primo settembre, alle 17,30 ad Ancona nella sede dell' Autorità di Sistema, ma sarà fruibile in diretta Facebook sulle pagine ufficiali degli enti organizzatori e consentirà di scoprire le opportunità offerte dal corso di laurea Unimc in 'Scienze Giuridiche per l' innovazione'. Algoritmi, privacy, contrattualistica, digitale e big data: 'parole chiave' di un mondo che si evolve a grande velocità e che richiede competenze adeguate al cambiamento. Attraverso le voci di primari interlocutori dei settori interessati, l' Agorà tratterà un quadro di esigenze e competenze che si possono trasformare in opportunità professionali e occupazionali. Il presidente dell' Autorità di Sistema, **Rodolfo Giampieri**, aprirà i lavori insieme al rettore dell' università di Macerata, Francesco Adornato. A seguire si parlerà delle possibilità offerte da 'Scienze Giuridiche per l' innovazione' con Guido Luigi Canavesi, presidente del corso di laurea, e Chiara Bergonzini, docente di diritto costituzionale delle nuove tecnologie; Matteo Paroli, segretario generale dell' Autorità di Sistema, illustrerà le nuove esigenze professionali nel settore della logistica e dei trasporti marittimi. Parteciperanno altrettanti 'testimonial' dei mondi interessati dalle competenze fornite dal nuovo percorso accademico: il comandante del Porto di Ancona Enrico Moretti, l' assessore al porto del Comune di Ancona Ida Simonella insieme a Alberto Rossi, amministratore delegato Act Terminal S.r.l., Massimo Di Giacomo, legale rappresentante di Anek Lines Italia, Andrea Morandi, presidente dell' Associazione agenti marittimi Marche-Abruzzo, e Davide Tucci, presidente del Comitato del Porto di Ortona, Giorgio Fanesi, amministratore delegato di Pluservice, Angelo Serri, direttore di Tipicità in Blu. Completeranno l' approfondimento gli interventi dei docenti Unimc Alessio Bartolacelli e Arianna Alpini, e della Politecnica delle Marche Emanuele Frontoni. Conclude Stefano Pollastrelli, direttore del Dipartimento di Giurisprudenza Unimc.



"The blue way" ad Ancona, l' agorà promossa da Unimc

APPUNTAMENTO in programma domani alle 17,30 nella sede dell' Autorità di Sistema: porto e università insieme per uno sguardo sul corso in innovazione e logistica

"The blue way - il futuro tra l' innovazione digitale e la logistica" è il tema di un incontro inedito, una vera e propria Agorà organizzata dall' università di Macerata in collaborazione con l' Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale. Condotto da Marco Ardemagni, voce nota di Rai Caterpillar Am, il confronto è in programma per domani, martedì primo settembre, alle 17,30 ad Ancona nella sede dell' Autorità di Sistema, ma sarà fruibile in diretta Facebook sulle pagine ufficiali degli enti organizzatori e consentirà di scoprire le opportunità offerte dal corso di laurea Unimc in "Scienze Giuridiche per l' innovazione". Algoritmi, privacy, contrattualistica, digitale e big data: "parole chiave" di un mondo che si evolve a grande velocità e che richiede competenze adeguate al cambiamento. Attraverso le voci di primari interlocutori dei settori interessati, l' Agorà traccerà un quadro di esigenze e competenze che si possono trasformare in opportunità professionali e occupazionali. Il presidente dell' Autorità di Sistema, **Rodolfo Giampieri**, aprirà i lavori insieme al rettore dell' università di Macerata, Francesco Adornato. A seguire si parlerà delle possibilità offerte da "Scienze Giuridiche per l' innovazione" con Guido Luigi Canavesi, presidente del corso di laurea, e Chiara Bergonzini, docente di diritto costituzionale delle nuove tecnologie; Matteo Paroli, segretario generale dell' Autorità di Sistema, illustrerà le nuove esigenze professionali nel settore della logistica e dei trasporti marittimi. Parteciperanno altrettanti "testimonial" dei mondi interessati dalle competenze fornite dal nuovo percorso accademico: il comandante del Porto di Ancona Enrico Moretti, l' assessore al porto del Comune di Ancona Ida Simonella insieme a Alberto Rossi, amministratore delegato Act Terminal S.r.l., Massimo Di Giacomo, legale rappresentante di Anek Lines Italia, Andrea Morandi, presidente dell' Associazione agenti marittimi Marche-Abruzzo, e Davide Tucci, presidente del Comitato del Porto di Ortona, Giorgio Fanesi, amministratore delegato di Pluservice, Angelo Serri, direttore di Tipicità in Blu. Completeranno l' approfondimento gli interventi dei docenti Unimc Alessio Bartolacelli e Arianna Alpini, e della Politecnica delle Marche Emanuele Frontoni. Conclude Stefano Pollastrelli, direttore del Dipartimento di Giurisprudenza Unimc. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il maltempo frena i tamponi ai drive-in Cluster a Genzano

Bloccati i punti di via degli Eucalipti e Santa Caterina delle Rose Sospesi e riaperti altri due centri. I nuovi casi sono 148, 27 ai Castelli

IL BOLLETTINO Per la prima volta dall' inizio dell' estate zero casi, nessun positivo, ai test fatti a Fiumicino dai passeggeri provenienti da Croazia, Spagna, Malta e Grecia. Intanto il maltempo crea disagi anche all' attività dei drive in per fare i tamponi. La pioggia e il forte vento hanno impedito ai sanitari della Asl 2 di aprire e di fare i test nei presidi di via degli Eucalipti (a Centocelle) e in via del Santa Caterina delle Rose (Prenestino): hanno provato a montare il tendone, ma le raffiche l' hanno spazzato via, spingendo gli addetti a rimandare a oggi il servizio. Allagamenti anche ai drive in di Forlanini e della Zooprofilattico, che hanno costretto medici e infermieri a iniziare in ritardo il loro lavoro. Per il resto, tutte le attività di controllo hanno subito un rallentamento e allungato più del solito le code delle auto in attesa. Ma anche con difficoltà, i test effettuati nella giornata di ieri confermano la tendenza già registrata nelle scorse giornate: lentamente stanno calando i casi di rientro, ma la situazione sul fronte dei contagi rimane comunque preoccupante. «Su oltre 13 mila tamponi oggi (ieri, ndr) nel Lazio - sottolinea l' assessore regionale, Alessio D' Amato - si registrano 148 casi di questi 75 sono a Roma e zero decessi. Si conferma una prevalenza dei casi di rientro (circa 44 per cento) e calano i casi con link dalla Sardegna (circa 34 per cento)». NEGLI SCALI Fa ben sperare poi, che - come ricorda l' assessore D' Amato - «per la prima volta sui test rapidi all' aeroporto di Fiumicino abbiamo riscontrato zero positivi. È un risultato incoraggiante. Ad oggi, dal 16 agosto, nel solo aeroporto di Roma Fiumicino sono stati effettuati 10.589 test, mentre a Ciampino ne sono stati effettuati 3.635. Dei viaggiatori testati il 59,8 per cento è residente nella Regione Lazio, il 26 è residente in altre regioni e il 14,2 è residente all' estero. Il servizio che si sta facendo con Aeroporti di Roma è utile per la sicurezza del Paese». Intanto sono saliti a 27 i casi del cluster del San Giovanni di Dio Fatebenefratelli a Genzano, struttura che ospita pazienti con disagi mentali, dove si sono contagiati 25 ospiti e 2 operatori. Qui va avanti anche l' indagine epidemiologica, anche se dalle autorità sanitarie fanno notare che il focolaio è stato circoscritto. «Abbiamo chiesto alla Prefettura - fa sapere D' Amato - il controllo degli accessi». Tornando al bollettino, e guardando alla sola Capitale, nella Asl Roma 1 sono 30 i casi scoperti nelle ultime 24 ore e di questi ventisei sono di rientro, con 24 di passaggio dalla sola Sardegna, uno dal Marocco e uno dalla Romania. Nella Roma 2 i nuovi positivi sono 26. E tra questi nove di rientro dall' Isola, cinque dalla Spagna, uno dall' Emilia-Romagna e uno dal Bangladesh. Nella Asl Roma 3, infine, 19 gli infettati, uno con link dalla Sardegna. Ieri sono partiti, ma su base volontaria, i test rapidi al **porto** di **Civitavecchia** anche per chi s' imbarca sulle navi verso la Sardegna, mentre da oggi sarà attivo un drive-in nel parcheggio Lunga sosta dell' aeroporto di Fiumicino in collaborazione con Adr per verificare lo stato di salute di chi proviene da Croazia, Spagna, Malta e Grecia. Questo presidio potrebbe tornare ancora più utile, quando l' Italia e altri Paesi limitrofi come la Francia faranno un accordo per fare i tamponi ai viaggiatori. Nel Lazio sono arrivati a quota 3.174 gli attuali casi positivi al Covid-19 riscontrati. Di questi, 2.839 sono in isolamento domiciliare. Mentre 335 persone sono ricoverate, di cui 7 in terapia intensiva. Infine, 878 persone sono decedute e 7.139 guarite. In totale sono stati esaminati 11.191 casi. Francesco Pacifico © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gli imbarchi Verso la Sardegna

Civitavecchia, i test rapidi per chi parte

Sono partiti ieri mattina i test rapidi volontari e gratuiti al **Porto di Civitavecchia** per gli imbarchi verso la Sardegna: la Asl ha predisposto un «drive in» per fare i tamponi ai turisti in partenza verso l'isola, tenuta sotto stretto monitoraggio dopo i focolai scoppiati nei giorni scorsi. Da oggi sarà attivo un ulteriore «drive in» nel parcheggio lunga sosta dell'aeroporto di Fiumicino in collaborazione con AdR e Croce Rossa, per monitorare in maniera più rigida anche i passeggeri che viaggiano in aereo.



CIVITAVECCHIA

«Al porto non si rispettano i protocolli anti-Covid» 3

«Al porto di Civitavecchia e sui traghetti di rientro, sembrerebbe pressochè impossibile far osservare i comuni protocolli anticovid, ovvero sia quelli della misurazione della temperatura e la somministrazione del tampone», fa notare il consigliere regionale del Lazio Pasquale Ciacciarelli (Lega). «Pertanto ho presentato un'interrogazione urgente, sottoscritta anche dall'on. Giannini, per conoscere i provvedimenti che la Regione Lazio intende eventualmente assumere».

IL TEMPO
venerdì 1 settembre 2020
ROMA 15

ENNESIMA DEFEZIONE IN CAMPIDOGLIO
I due grillini assentano in pieno gli ultimi due provvedimenti da votare prima delle elezioni: lo stato della Roma e il bilancio

La Raggi perde altri due pezzi

I presidenti di Commissione Urbanistica e Bilancio Lazio e Terranova lasciano per motivi personali



IL NOMADISMO
I nomadi di Castel Romano prossimi allo sfratto. «Andiamo via, ma vogliamo una casa popolare»

2021
Il governo di Giuseppe Conte è in grado di governare fino al 2021. Il premier ha detto che il governo può rimanere in carica fino al 2021, ma che non ha ancora deciso se dimettersi o meno.

FILUMICINO
Allestito un maxi drive-in nel parcheggio dell'aeroporto

CIVITAVECCHIA
«Al porto non si rispettano i protocolli anti-Covid»

EX FORLANINI
Otto ore di attesa per sottoporsi al tampone



Test per chi parte, solo in 23 in fila al drive-in

Esordio flop per i tamponi dei passeggeri agli imbarchi: molti evitano e si defilano. Proseguono a ritmo sostenuto invece le verifiche per chi arriva: ieri più di 800

IL FOCUS Dopo il boom del fine settimana è stato un lunedì tranquillo quello di ieri al drive in per i tamponi allestito a largo della Pace nel porto di Civitavecchia. Complice la giornata piovosa ed il numero inferiore di partenze e arrivi che si registra in genere nei primi giorni della settimana, ieri sono stati effettuati 883 tamponi su altrettanti vacanzieri appena sbarcati dai traghetti delle Autostrade del mare, la maggior parte dei quali di rientro dalla Sardegna. E dai test rapidi effettuati dal personale della Asl Roma 4, 8 vacanzieri appena sbarcati sono risultati positivi al Covid 19 e sottoposti al successivo tampone molecolare. E se in mattinata il traffico dei rientri si è svolto in maniera regolare, senza code, ancora più in sordina è stato invece il debutto dei test, sempre gratuiti e su base volontaria, che da ieri era possibile effettuare per maggior precauzione anche per i passeggeri in partenza per le isole e Barcellona dal porto di Civitavecchia.

IL SERVIZIO A usufruire del nuovo servizio, che sarà in funzione ogni giorno dalle 13 alle 17 circa (orario ridotto per non accavallarsi con i tamponi per i rientri che vengono effettuati per gli arrivi di mattina e in serata) sono state 23 persone, tutte risultate negative. Intorno alle 15 si era anche diffusa la notizia della positività di uno dei passeggeri in imbarco, arrivato al porto in auto insieme ad altre 3 persone (tutte risultate negative al test) e che per questo motivo avrebbe dovuto rinunciare alla vacanza. Una notizia che però non ha trovato conferme ufficiali da parte della Asl con il direttore generale Giuseppe Quintavalle che ha invece parlato di un positivo (che era arrivato dalla Sicilia e avrebbe dovuto imbarcarsi per altra destinazione) tra i tamponi effettuati per passeggeri in transito. Dalle 18 di ieri è entrato di nuovo in funzione il drive in per i passeggeri provenienti dalla Sardegna. Intanto in mattinata per scegliere l'ubicazione della tenda per i test prima dell'imbarco era stata convocata una nuova riunione dal presidente dell'Autorità portuale Francesco Maria di Majo, che di fatto ha ribaltato la decisione presa sabato scorso durante una riunione operativa in Capitaneria di porto, di comune accordo tra la stessa Capitaneria, il Comune e il rappresentante dell'Adsp (assente il presidente di Majo). In quella sede si era deciso di effettuare i tamponi in un info point all'interno dello scalo per evitare sovraffollamenti a largo della Pace. Scelta però ribaltata dal presidente di Molo Vespucci che ha deciso per lo spiazzo ai bordi dell'Aurelia. «Non capisco perché convocare una riunione all'ultimo momento e stravolgere quanto si era deciso sabato ha tuonato ieri il sindaco Ernesto Tedesco che ieri non ha partecipato all'incontro mandando in rappresentanza il vice comandante della Polizia locale Nicola Leone soprattutto visti i problemi di viabilità che si sono riscontrati in prossimità di largo della Pace nei giorni scorsi». E se i rapporti tra Autorità portuale e Pincio sembrano sempre più tesi. La protezione civile che ieri mattina è intervenuta per sistemare la tenda dei tamponi che si trova fuori l'ospedale San Paolo che si era allagata per il temporale della notte scorsa. «Grazie all'intervento della protezione civile, questa mattina (ieri per chi legge ndr.) pur se con qualche disagio, sono riprese le attività e il nostro personale infermieristico è operativo». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Coronavirus, caos al porto di Civitavecchia. Il sindaco: "Problemi con i test"

Il sindaco Ernesto Tedesco: "Problemi dovuti all' improvvisazione della Regione nell' organizzazione del drive-in al porto. Preoccupati per rientri dalla Spagna"

Coronavirus, caos a **Civitavecchia**: al **porto**, con l' infinità di persone rientrate dalla Sardegna e potenziali infetti, medici ed infermieri sommersi dai test. "Abbiamo problemi dovuti all' improvvisazione della Regione nell' organizzazione del drive-in e non abbiamo mai ricevuto riscontri dall' assessore alla Sanità D' Amato. In più c' è preoccupazione per chi rientra anche dalla Spagna". A lanciare l' allarme è il sindaco di **Civitavecchia**, il leghista Ernesto Tedesco, intervenuto ai microfoni della trasmissione "L' Italia s' è desta", condotta dal direttore Gianluca Fabi, Matteo Torrioli e Daniel Moretti su Radio Cusano Campus. "Ci sono state delle difficoltà - ha spiegato Tedesco -. L' organizzazione del drive-in predisposto dalla Asl al **porto** è stata è un po' improvvisata. Quando l' assessore alla sanità del Lazio D' Amato ha lanciato l' allarme parlando di una bomba virale, io mi sono rivolto ai ministri competenti, al presidente della Regione e a tutti gli enti preposti. Dopo 24 ore la Asl mi ha comunicato che avrebbero predisposto un drive-in all' ingresso del **porto**. Questo è servito per far sottoporre, in maniera volontaria, a tampone chi rientrava dalla Sardegna. Qualche problema c' è stato da un punto di vista logistico per quanto riguarda la viabilità. Poi siamo riusciti in qualche modo a risolvere i problemi. Però con questa modalità di improvvisazione, sabato ci è stato detto che anche da **Civitavecchia** si potrebbero fare i test per chi parte verso la Sardegna. Sicuramente però da settembre le partenze sono più ridotte. Dal punto di vista della comunicazione sicuramente qualcosa non ha funzionato, perché non ho mai ricevuto alcun tipo di riscontro da parte dell' assessore alla sanità, ne prendo atto". Il primo cittadino si è poi detto preoccupato per chi rientra dalla Spagna: "C' è preoccupazione anche per chi rientra anche da Barcellona - ha aggiunto - e magari si ferma a **Civitavecchia** a mangiare una cosa, finora siamo riusciti a contenere questo rischio, speriamo di continuare così. L' impatto più grande è collegato ai rientri dalla Sardegna". Tedesco non si è risparmiato su nulla ed è intervenuto anche sul dibattito riguardo le future elezioni comunali a Roma: "Abbiamo già conquistato **Civitavecchia**, speriamo di aprire la strada per una vittoria della Lega a Roma". Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



Porto, segretaria generale nei guai

La Procura di Civitavecchia ha contestato a Macii il reato di peculato d'uso: chiesto il rinvio a giudizio Avrebbe utilizzato l'auto di servizio per fini privati: «Si faceva portare i regali di Natale fino a Piombino»

L'INDAGINE Peculato d'uso. È il reato ipotizzato dalla Procura della Repubblica di Civitavecchia nei confronti della segretaria dell'**Autorità Portuale** Roberta Macii e per il quale la stessa magistratura inquirente ne ha chiesto il rinvio a giudizio. L'indagine era nata dopo un esposto presentato alla Procura, dove si sosteneva che la Macii avesse usato più volte l'auto di servizio per scopi personali. Il sostituto procuratore Alessandro Gentile, titolare dell'inchiesta, ha quindi acquisito una serie di elementi che alla fine lo hanno convinto a chiudere l'indagine e chiedere appunto il rinvio a giudizio della segretaria generale. Elementi che lo stesso pm riassume in verbali di persone informate sui fatti, dall'acquisizione dei tabulati telefonici e su una serie di annotazioni della polizia giudiziaria. Tra questi ultimi anche un interrogatorio della stessa Macii, che aveva chiesto lei stessa di essere ascoltata sulla vicenda, nella seconda metà del mese di luglio, dopo la chiusura delle indagini. Nel giro di meno di dieci giorni il pubblico ministero ha chiesto al giudice per le udienze preliminari Paola Petti di mandarla a processo (la data della richiesta è infatti quella del 28 luglio), con il gup che ha fissato l'udienza preliminare per il 18 marzo dell'anno prossimo. Secondo quanto ipotizzato dal dottor Gentile, la Macii, nell'arco di due anni, dal giugno 2017 a dicembre del 2019, almeno in una ventina di occasioni avrebbe usato auto in dotazione all'**Adsp** per scopi personali. Ed il pm lo specifica anche nella sua richiesta, evidenziando come la segretaria generale avesse usato le auto di servizio, anche con l'autista, per portare i regali di Natale a casa sua a Piombino, o farsi accompagnare alla stazione, o in un Bed & Breakfast del centro cittadino. C'è da aggiungere poi che inizialmente il reato ipotizzato dalla Procura era quello di peculato. Poi, dopo una serie di interventi da parte degli avvocati difensori Lorenzo Mereu e Dario Vannettiello, il pm lo ha trasformato in peculato d'uso. Non è però questa l'unica indagine della magistratura che vede coinvolta la segretaria generale dell'**Adsp** Roberta Macii. La stessa infatti risulta indagata anche nel procedimento dello stesso pm Alessandro Gentile sull'appalto per il Marina Yachting. Su quell'indagine è indagato anche il presidente dell'**Autorità Portuale** Francesco Maria di Majo, oltre ai titolari della Rogedil Edgardo e Guido Azzopardi. In quell'indagine il reato ipotizzato nei confronti dei vertici di molo Vespucci è quello di turbata libertà del procedimento di scelta del contraente. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Covid, obbligo di tamponi per chi torna da Sardegna ed estero fino al 10 settembre

Nuova ordinanza regionale. I contagi scendono a 184: 86 per rientri Assembramenti al porto di Ischia agli imbarchi per Napoli

di Giuseppe Del Bello La Campania proroga al 10 settembre le misure di controllo sui viaggiatori di rientro da estero e Sardegna: lo ha disposto il presidente Vincenzo De Luca con un'ordinanza firmata ieri. La norma, in vigore dal 12 agosto, prevede l'obbligo di segnalarsi alla Asl di competenza e di rimanere in isolamento domiciliare in attesa dell'esito dei controlli. Restano valide le norme sui tamponi all'arrivo previste dal ministero della Salute per chi rientra da Grecia, Malta, Spagna e Croazia. Rallenta, rispetto all'impennata di ieri, la crescita dei contagiati da Covid in Campania, dove è in corso una massiccia operazione di screening sui rientri da aree a rischio e sui loro contatti. Sono 184 i nuovi positivi rilevati a fronte di 5.783 tamponi: il giorno prima erano invece emersi 270 casi su 6.882 tamponi. Nel bollettino dell'Unità di crisi, aggiornato alla mezzanotte scorsa, non si segnalano decessi né guarigioni. Dei 184 nuovi positivi 86 sono viaggiatori di rientro, di cui 35 casi dalla Sardegna e 51 dall'estero. Per De Luca «la ripresa del contagio è legata per il 90 per cento a persone tornate da estero e altre regioni. Questo lavoro - ha aggiunto - è indispensabile, perché per ogni positivo che individuiamo oggi ci risparmiamo tra un mese e mezzo dieci contagi». Nel frattempo al porto di Ischia, agli imbarchi per Napoli, l'altra sera decine di persone in attesa di salire su traghetti e aliscafi senza il previsto distanziamento sociale, anche se in tanti indossavano la mascherina. Un problema questo dell'affollamento in luoghi di partenza dei mezzi di trasporto che continua a preoccupare. «Al momento non c'è allarme e sarebbe un errore creare un clima di terrore» dicono Giuseppe Fiorentino, pneumologo, e Rodolfo Punzi, infettivologo, entrambi in forza al Cotugno-Monaldi (Azienda dei Colli). Non negano l'innalzamento dei positivi e assicurano che la situazione è meno drammatica di quanto sembri. E, soprattutto, provano a dare un'interpretazione che tenga conto di vari fattori e non solo dei numeri estrapolati in maniera isolata. I numeri del bollettino quotidiano che tiene tutti sulla corda, nelle ultime 48 ore terrorizzano. Per paura della malattia e per timore di un nuovo lockdown. «L'inghippo è che si guarda ai positivi, ma non li si mettono in relazione ai tamponi effettuati, ogni giorno in numero maggiore - premette Fiorentino - oggi si "tamponano" tutti quelli che tornano dalle vacanze, per lo più non sintomatici. E quindi è normale che a uno screening numerico più alto corrisponda una quota più elevata di positivi. Durante il lockdown un Dpcm del governo prescriveva tamponi solo ai sintomatici, proprio per non creare caos, oggi la situazione è mutata e vengono sottoposti al test anche soggetti che stanno bene, senza sintomi. Se all'epoca si fosse seguita la strada degli esami a tappeto, ci saremmo trovati davanti a una miriade di infetti». Sdrammatizza Fiorentino, ma aggiunge che resta il grande problema dei «positivi scoperti adesso che, a loro volta, infettano o hanno già infettato familiari e amici. Sono sicuramente in salita, ci aspettavamo un'impennata e però è stata più alta del previsto, fortunatamente il numero dei ricoverati è inferiore. Al momento non è occupato nemmeno il 30 per cento dei posti letto disponibili e previsti. Per essere precisi: al Cotugno abbiamo tre pazienti in Terapia intensiva di cui solo due intubati, 15 ricoverati in Sub-intensiva (con casco o ossigeno ad alto afflusso) con un'età media 54 anni, mentre in degenza ordinaria assistiamo 16 pazienti. Rispetto alla settimana scorsa non ci sono state impennate. Siamo



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

ancora in fase di monitoraggio. E comunque dobbiamo aspettare un'altra settimana per vedere cosa succede con i giovani tornati negli ultimi giorni, per i quali l'infezione potrebbe rendersi manifesta nei prossimi 15». Sul tema dei tamponi si esprime anche Punzi, che parte anche lui dalla percentuale di positività rilevata rispetto ai tamponi fatti: «In Campania abbiamo il 4 per cento circa di positivi contro il 2 per cento nazionale. Due giorni fa si sono registrati in tutta Italia 1.365 positivi su 81.723 tamponi effettuati, mentre da noi il rapporto è stato di 270 (145 autoctoni e 125 rientri) su 6.729 tamponi, perciò siamo intorno al 4 per cento. La Lombardia aveva testato 12.863 tamponi, scoprendo 235 positivi, quindi meno del due per cento. Questo significa che qualcosa c'è, al di là dei dati, che rivela negli ultimi giorni una percentuale di positivi maggiore che altrove. Poi certo, ci sono i soliti fattori: maggiore sensibilità dei giovani a farsi controllare e più ragazzi provenienti da aree afflitte da focolai. Ma anche io credo sia sbagliato fare allarmismi: è una malattia su cui è difficile azzardare previsioni: immaginavamo una recrudescenza in autunno, e invece è arrivata prima. Temo solo che i giovani possano infettare i più fragili, anziani e persone affette da altre patologie. D'altronde i ragazzi italiani vivono in casa con i genitori anche oltre i 30 anni, a differenza degli altri paesi, e quindi il rischio di contagiare i conviventi è più elevato. Inutile fasciarsi la testa in anticipo, per ora a fronte dell'aumento dei numeri i ricoveri sono contenuti». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Progetto Edison, alta tensione tra ambientalisti e Authority

Il Forum attacca: «Noi mafiose? La criminalità non invoca controlli di legittimità, cerca oscurità» Lite sulla possibile realizzazione della stazione di rifornimento per navi a metano a Costa Morena

«Etichettata come avvertimento mafiosetto la riserva delle associazioni di ricorrere all' **autorità** giudiziaria nel caso si ravvedano illegittimità ed illegalità nel procedimento? A noi non sembra che la mafia invochi controlli di legittimità e di legalità ma, anzi, che cerchi l' oscurità e il nascondimento per raggiungere i suoi scopi accaparratori di risorse pubbliche e private. E ci preoccupa che il presidente non consideri il valore profondo della partecipazione nei procedimenti amministrativi ed il ruolo della cittadinanza attiva, ormai previsto dalle norme comunitarie come essenziale ed indefettibile». Gli ambientalisti tornano così ad infiammare il dibattito attorno allo sviluppo del porto, rilanciando lo scontro con il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi. Il fronte delle associazioni ambientaliste, nei giorni scorsi, si era formalmente schierato contro il progetto della stazione di rifornimento per navi a metano a Costa Morena proposto da Edison ed appoggiato dall' Authority. Al centro della lite, al di là degli opposti punti di vista sul progetto, l' ammonimento delle associazioni Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Legambiente, Salute Pubblica, Italia Nostra, Wwf Brindisi, Medici per l' Ambiente e No al Carbone a margine delle osservazioni evidenziate. Vale a dire l' invito rivolto al presidente dell' Authority a un ripensamento, «per non essere costretti - questa la frase incriminata - a rimettere alla **Autorità** giudiziaria la valutazione su una scelta arbitraria di un procedimento che non consente la valutazione complessiva dell' impatto e dei rischi dell' impianto sul territorio». Parole bollate da Patroni Griffi come avvertimento mafiosetto. Sullo sfondo, il progetto del deposito di gas metano, che per gli ambientalisti priverebbe il porto di Brindisi di una banchina operativa, oltretutto infrastrutturata, causando un gravissimo danno alla portualità. «Per avvalorare la bontà della scelta per Brindisi, il presidente menziona un analogo impianto in costruzione a Ravenna, di 20mila metri cubi e 40 operatori in fase di esercizio, a conferma che questo tipo di investimenti ha ricadute limitate nel tempo e prevede una occupazione stabile di modesta entità. Inoltre a differenza della localizzazione dell' impianto di Brindisi, ipotizzato in piena area di transito commerciale e passeggeri, quello di Ravenna si colloca in area industriale ed il relativo progetto include la costruzione di moli dedicati per l' attracco di navi gasiere, un investimento, cioè, che nulla toglie all' attuale offerta del porto romagnolo ma se mai aggiunge», attaccano gli ambientalisti. E poi, la precisazione: «Il fatto che il presidente dell' Authority di **sistema portuale** non guardi con simpatia alle associazioni ambientaliste, tanto da dubitare sorprendentemente persino della effettiva democrazia al loro interno, ci dispiace ma non ci preoccupa. Piuttosto ci preoccupa molto che egli le associ alla mafia sebbene cerchi di attenuare con un vezzeggiativo l' intento dispregiativo». E nel merito, le osservazioni, dunque: «Il presidente dichiara inoltre che, nel caso del progetto Edison di Brindisi, la competenza sia statale, ma proprio questo è ciò che le associazioni hanno evidenziato considerando arbitraria l' istruttoria del solo rapporto di sicurezza, ai fini del rilascio del nulla osta di fattibilità da parte dei vigili del fuoco, che deve al contrario essere endoprocedimentale, all' interno cioè di una Valutazione di Impatto Ambientale (Via) che non ci risulta avviata e che consentirebbe invece di giudicare la compatibilità complessiva dell' opera col territorio. Nella reazione del presidente



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

non si dice nulla in merito ai rilievi delle associazioni che evidenziano l' incompatibilità dell' impianto con la sua localizzazione a Costa Morena Est». E in calce, seppure con forme linguistiche più tenui, un ulteriore ammonimento: «Ricordiamo che proprio alcune mobilitazioni popolari fermarono negli anni 2000 un progetto già deciso a livello nazionale e persino internazionale come il rigassificatore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Ecco tutte le buone ragioni per dire sì all' impianto gnl»

«Quanto al fatto che la mafia non minacci azioni legali, avrei davvero molto da dire» «È solo una stazione con un piccolo deposito al servizio del traffico commerciale. Nulla più»

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI «Apprezzo il comunicato del forum delle associazioni ambientaliste brindisine, le quali fanno giustamente ammenda di quello precedente che, a margine di legittime quanto intempestive osservazioni sul progetto Edison, si concludeva con un perentorio: auspichiamo che prevalga un sano ripensamento per () non essere costretti a rimettere alla **Autorità** giudiziaria la valutazione su una scelta arbitraria di un procedimento che non consente la valutazione complessiva dell' impatto e dei rischi dell' impianto sul territorio»: così il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** dell' Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, commenta la nuova presa di posizione degli ambientalisti a proposito della procedura relativa al nuovo impianto di gnl (Gas naturale liquido) che Edison vuole realizzare a Costa Morena. Patroni Griffi accetta l' invito al confronto nel merito ed evidenzia come «nel comunicato odierno le associazioni si riservano di ricorrere all' **autorità** giudiziaria nel caso si ravvedano illegittimità ed illegalità nel procedimento». «Posizione ineccepibile e ovviamente legittima. Il che significa che ad oggi non sussistono profili di illegalità sulla richiesta di Edison di realizzare un impianto di bunkeraggio (un servizio **portuale**) a Brindisi», evidenzia Patroni Griffi. Nel merito: «L' autorizzazione, lo riconoscono le associazioni, è statale ed è resa al termine di un complesso procedimento in cui vengono attentamente valutati tutti gli aspetti dell' investimento. Questo procedimento è alle fasi iniziali, la stessa **Autorità portuale** attende di confrontarsi con Edison sul progetto e sul suo impatto sull' operatività del porto, ecco perché ogni osservazione è intempestiva. Sul progetto ci confronteremo con gli stakeholders, in primis con gli operatori portuali e con le imprese che guardano allo scalo di Brindisi. L' obiettivo della **Autorità** di **sistema portuale**, per legge, è l' incremento del traffico, quindi della rimozione del gap infrastrutturale che comprime le potenzialità del porto». Per quanto riguarda il richiamo alla vicenda xylella, «mi limito a registrare l' implicito mea culpa, ma qualche scusa formale non guasterebbe davvero». Le minacce della mafia? «Sul fatto che la mafia non minacci azioni legali avrei davvero molto da dire, basterebbe ricordare i corvi siciliani che aleggiavano su Falcone e Borsellino o la triste vicenda di Giorgio Ambrosoli, l' eroe borghese, nel cui alveo si collocano gli arresti di due adamantini civil servants italiani quali Paolo Baffi e Mario Sarcinelli. E di casi simili, purtroppo, in Italia ce ne sono tantissimi». Tornando a Edison, Patroni Griffi ricorda che «l' impianto proposto non è industriale, dacché non vi è trasformazione della materia ed è sostanzialmente una stazione con un piccolo deposito al servizio del traffico commerciale: traghetti ro/ro e ro/pax, navi da crociera e rotabili. In Europa si prevede che circoleranno 280.000 camion a gnl nel 2030 e già oggi operano o sono in costruzione 244 navi con propulsione a gnl. Nel solo Mediterraneo è stimato un aumento del 17% del traffico dei rotabili e questo impianto consentirebbe di captarne una fetta importante ponendo Brindisi in una posizione centrale nello sviluppo della logistica intermodale: corridoi stradali e ferroviari lungo l' Adriatico, tra Adriatico e Tirreno, con riferimento al Corridoio 8 tramite Albania e Grecia eccetera». Per il presidente dell' **Autorità** di **sistema** dell' Adriatico meridionale «i vantaggi in termini di emissioni del gnl rispetto ai combustibili fossili tradizionali sia nel trasporto terrestre che nel trasporto marittimo sono evidenti: il progetto di Edison, come quelli simili, consente di evitare 6 milioni di tonnellate





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

di CO₂ lungo il proprio ciclo di vita. Non a caso il gnl rientra nella strategia europea per la riduzione delle emissioni e di tutti i piani europei ed italiani di sviluppo della logistica e della portualità. Le ragioni sono evidenti ma voglio ricordarle: il gas naturale liquido contribuisce efficientemente e rapidamente al raggiungimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi; migliora, specialmente nei porti, la qualità dell'aria; riduce del 15/25 % l'effetto serra legato ai veicoli industriali; non emette ossidi di zolfo o altro particolato; le emissioni di ossido di nitrogeno sono risibili rispetto a quelle generate dai carburanti tradizionali». Le conclusioni di Patroni Griffi con riferimento a volume di affari e occupazione che il nuovo impianto potrebbe garantire a Brindisi: «Insieme agli aspetti che ho già descritto, il valore aggiunto generato dall'impianto non può essere ridotto al numero di personale impiegato nello stesso, ma deve tenere conto del traffico attuale, potenziale, della catena logistica, della ricaduta sul **sistema** economico ed industriale. Non è del resto un caso se le preoccupazioni di Legambiente in Emilia Romagna fossero legate al presumibile elevato incremento dei traffici di rotabili connesso alla realizzazione dell'impianto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il deposito di gas a Costa Morena diventa terreno di scontro tra Autorità Portuale e ambientalisti

Patroni Griffi aveva parlato di «avvertimento mafiosetto»

«Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale risponda nel merito delle osservazioni delle associazioni ambientaliste sul progettato deposito Edison a Brindisi. Ricordiamo che la mafia non usa rivolgersi alla magistratura». Alla lunga diatriba con il sindaco, si affianca ora la polemica con Forum Ambiente salute, Italia Nostra, Legambiente, Medici per l' Ambiente, No al Carbone, Salute Pubblica e Wwf che, nei giorni scorsi, hanno manifestato dissenso in relazione all' opera (un deposito di gas naturale liquido) che si vuole realizzare su una banchina di Costa Morena. Dunque, le osservazioni e le contestazioni mosse dagli ambientalisti non sono piaciute a Ugo Patroni Griffi, tanto da indurlo ad etichettare come "avvertimento mafiosetto" la riserva delle stesse associazioni di ricorrere all' autorità giudiziaria nel caso si ravvedano illegittimità ed illegalità nel procedimento. «Per avvalorare la bontà della scelta per Brindisi - scrivono in una nota di controreplica le suddette associazioni - il presidente menziona un analogo impianto in costruzione a Ravenna, di 20mila metri cubi e 40 operatori in fase di esercizio, a conferma che questo tipo di investimenti ha ricadute limitate nel tempo e prevede una occupazione stabile di modesta entità. Inoltre, a differenza della localizzazione dell' impianto di Brindisi, ipotizzato in piena area di transito commerciale e passeggeri, quello di Ravenna si colloca in area industriale ed il relativo progetto include la costruzione di moli dedicati per l' attracco di navi gasiere, un investimento, cioè, che nulla toglie all' attuale offerta del porto romagnolo, ma semmai aggiunge. Il fatto che il presidente dell' Autorità Portuale non guardi con simpatia alle associazioni ambientaliste, tanto da dubitare sorprendentemente persino della effettiva democrazia al loro interno, ci dispiace ma non ci preoccupa. Piuttosto ci preoccupa molto che egli le associ alla mafia, sebbene cerchi di attenuare con un vez zeggiativo l' intento dispregiativo. Un intento che utilizza anche un non lontano sequestro da parte della magistratura leccese nella triste vicenda Xylella, poi revocato, che sarebbe colpa di "(certi) ambientalisti". E, forse, di questo passo, arriverà ad attribuire agli ambientalisti anche la fame nel mondo e di qualunque altro disastro?». Ed ancora: «A noi - si legge ancora nella nota congiunta - non sembra che la mafia invochi controlli di legittimità e di legalità ma, anzi, che cerchi l' oscurità e il nascondimento per raggiungere i suoi scopi accaparratori di risorse pubbliche e private. E ci preoccupa che il presidente non consideri il valore profondo della partecipazione nei procedimenti amministrativi ed il ruolo della cittadinanza attiva, ormai previsto dalle norme comunitarie come essenziale ed indefettibile. Il presidente dichiara inoltre che, nel caso del progetto Edison di Brindisi, la competenza sia statale, ma proprio questo è ciò che le associazioni hanno evidenziato considerando arbitraria l' istruttoria del solo rapporto di sicurezza, ai fini del rilascio del nulla osta di fattibilità da parte dei vigili del fuoco, che deve al contrario essere endoprocedimentale, all' interno cioè di una Valutazione di Impatto Ambientale (Via) che non ci risulta avviata e che consentirebbe invece di giudicare la compatibilità complessiva dell' opera col territorio». In conclusione, le associazioni ambientaliste aggiungono: «Nella reazione del presidente non si dice nulla in merito ai rilievi delle associazioni che evidenziano l' incompatibilità dell' impianto con la sua localizzazione a Costa Morena Est. Per parte nostra, continueremo a svolgere la nostra attività di controllo e di proposta, con mezzi propri della cittadinanza attiva e non violenta, perché tutto





La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

si svolga alla luce del sole e nell' interesse della città e della provincia, ricordando che proprio alcune mobilitazioni popolari fermarono negli anni 2000 un progetto già deciso a livello nazionale e persino internazionale come il rigassificatore. E questo -si evidenzia infine - finché il porto non vedrà quel rilancio commerciale e turistico, che stenta ad emergere ormai da troppo tempo».

Riqualificazione del porto S' inaugura molo S. Cataldo

La nuova testata è stata conclusa in sedici mesi compresa la proroga Covid: 49 giorni in anticipo Il taglio del nastro dell' opera pubblica sarà oggi alla presenza del ministro per il Sud Provenzano

Alessio PIGNATELLI Un ettaro di superfici portuali rinnovate con la parallela demolizione e ricostruzione della vecchia struttura e 200 metri resi nuovamente disponibili all' accosto. Il costo dell' opera supera i 12 milioni di euro ed è stata conclusa in quasi sedici mesi comprensivi della proroga Covid e con un anticipo di 49 giorni sulla scadenza. A battezzare la nuova testata del Molo San Cataldo sarà questa mattina alle 11.30 il ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Giuseppe Provenzano. Si tratta di un altro tassello della riqualificazione del porto tarantino che in questi anni ha cambiato faccia. Realizzato con cemento armato precompresso, il molo San Cataldo, fondato su pali di grande diametro, fu realizzato con finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno dalla Fondedile spa negli anni 1980-1982. L' opera consentì di prolungare il preesistente molo in radice costituito, invece, da una colmata confinata da una banchina a gravità a massi sovrapposti. Nell' ambito dell' attività di controllo e monitoraggio strutturale delle infrastrutture portuali, sono stati rilevati, negli ultimi decenni, deterioramenti del calcestruzzo e dei ferri di armatura (dolce e precompressa) delle strutture della banchina di San Cataldo. Come si può leggere nella scheda tecnica, la struttura era ormai giunta a fine vita tecnica in quanto degradata dal tempo e dal mare. La completa ristrutturazione è stata realizzata dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio, porto di Taranto. Proprio il presidente dell' Authority, Sergio Prete, in una recente intervista su Quotidiano aveva espresso la soddisfazione per questa conclusione annunciando l' ipotesi di un' inaugurazione che appunto avverrà oggi. Nello specifico, il rifacimento della testata del molo San Cataldo rientra nel più generale obiettivo di ricucire la zona di levante con la città di Taranto: tra le altre opere, infatti, vi sono il nuovo edificio polivalente (12 milioni di euro, lavori in corso ma con grande ritardo), la rettifica della banchina di levante (21,5 milioni e lavori in corso) e la realizzazione del nuovo parcheggio interrato in area levante (5 milioni e progettazione in corso). A livello tecnico, per la nuova struttura sono stati impiegati 700mila chili di acciaio, 3.130 metri di travi prefabbricate, 100.000 metri di acciaio armonico. Al cantiere sono state necessarie 160.000 ore di lavoro e, dato assolutamente non secondario, non si è verificato nessun incidente. La nuova struttura è progettata per sopportare un carico accidentale distribuito su tutta la superficie di 5 tonnellate per metro quadro e dunque in grado di assolvere qualunque funzione nell' ambito dell' attività commerciale del porto. L' opera si completa con gli arredi portuali che comprendono i binari di banchina anch' essi rinnovati. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ALESSIO PIGNATELLI



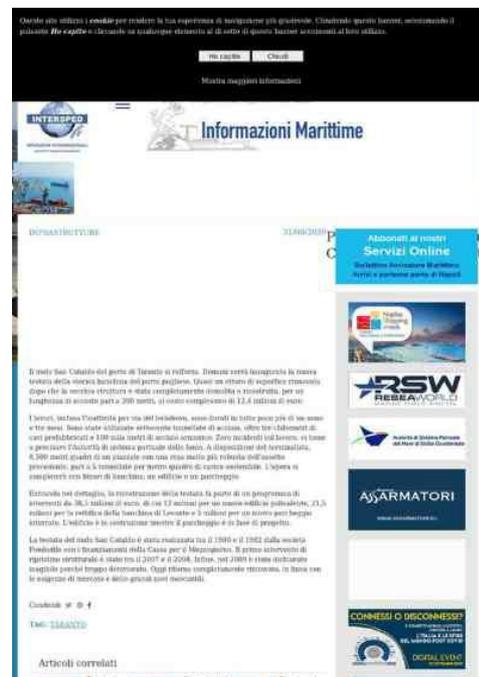
Informazioni Marittime

Taranto

Porto di Taranto, la nuova testata del San Cataldo apre i battenti

Un piazzale completamente rinnovato che si doterà di un edificio e un parcheggio. Domani l'inaugurazione, dopo undici anni di inagibilità

Il molo San Cataldo del **porto di Taranto** si rafforza. Domani verrà inaugurata la nuova testata della storica banchina del **porto pugliese**. Quasi un ettaro di superficie rinnovata dopo che la vecchia struttura è stata completamente demolita e ricostruita, per un lunghezza di accosto pari a 200 metri, al costo complessivo di 12,4 milioni di euro. I lavori, inclusa l'inattività per via del lockdown, sono durati in tutto poco più di un anno e tre mesi. Sono state utilizzate settecento tonnellate di acciaio, oltre tre chilometri di cavi prefabbricati e 100 mila metri di acciaio armonico. Zero incidenti sul lavoro, ci tiene a precisare l'Autorità di sistema portuale dello Ionio. A disposizione del terminalista, 8,500 metri quadri di un piazzale con una resa molto più robusta dell'assetto precedente, pari a 5 tonnellate per metro quadro di carico sostenibile. L'opera si completerà con binari di banchina, un edificio e un parcheggio. Entrando nel dettaglio, la ricostruzione della testata fa parte di un programma di interventi da 38,5 milioni di euro, di cui 12 milioni per un nuovo edificio polivalente, 21,5 milioni per la rettifica della banchina di Levante e 5 milioni per un nuovo parcheggio interrato. L'edificio è in costruzione mentre il parcheggio è in fase di progetto. La testata del molo San Cataldo è stata realizzata tra il 1980 e il 1982 dalla società Fondedile con i finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno. Il primo intervento di ripristino strutturale è stato tra il 2007 e il 2008. Infine, nel 2009 è stato dichiarato inagibile perché troppo deteriorato. Oggi ritorna completamente rinnovato, in linea con le esigenze di mercato e delle grandi navi mercantili.



Shipping Italy

Taranto

A Taranto inaugurazione per 200 metri di accosto restituiti al Molo San Cataldo

Nel porto di Taranto è giunto il momento della cerimonia di inaugurazione della testata del Molo San Cataldo che avverrà alla presenza del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Giuseppe Provenzano. Secondo quanto spiegato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio la ricostruzione dopo che, nell'ambito delle attività di controllo e monitoraggio strutturale delle infrastrutture portuali sono stati rilevati deterioramenti del calcestruzzo e dei ferri di armatura delle strutture della banchina di San Cataldo. L'evoluzione di tali deterioramenti ha reso necessario eseguire un primo intervento di ripristino strutturale della porzione di impalcato in radice (2007-2008). L'avanzato stato di ammaloramento della restante porzione di impalcato (in testata) ha reso necessario emettere un'ordinanza di inagibilità. Il progetto prevedeva la demolizione dell'impalcato, giunto a fine vita tecnica, e la sua ricostruzione secondo criteri di maggiore durabilità e di miglioramento sismico. La nuova struttura è calcolata per un carico eccezionale di 5 tonnellate a metro quadro ripartito su tutta la superficie ed è stata progettata con la ricerca della massimizzazione della durata in ambiente marino aggressivo. Questi i numeri dell'intervento: poco meno di un ettaro di superfici portuali rinnovate con la demolizione e ricostruzione della vecchia struttura, 200 metri resi nuovamente disponibili all'accosto, 12.492.909,19 euro il costo dell'opera, 478 giorni il tempo effettivo di realizzazione (compresa proroga Covid).

Shipping Italy website screenshot showing the article title: "A Taranto inaugurazione per 200 metri di accosto restituiti al Molo San Cataldo". The article text is partially visible, matching the main text on the page.

Il Secolo XIX

Cagliari

Porto container di Cagliari, un' offerta da Amsterdam Grendi frena l' espansione

Alberto Ghiara / GENOVA Anche Cagliari prova a rilanciare il suo terminal container, come avvenuto negli altri due hub di transhipment italiani, Gioia Tauro (con successo) e Taranto (in corso). La finanziaria inglese Pifim, ha presentato ieri, in avvalimento con Port of Amsterdam International, società dell' Autorità portuale di Amsterdam, un' istanza di concessione come terminali sta portuale su un' area di 400 mila metri quadrati e 1.600 metri di banchina. L' istanza prevede un investimento di 180 milioni di euro nel primo quadriennio e si riferisce a un' attività di transhipment full -container. Curiosità: a dirigere Pifim È un manager di origine sarda e operativo a Londra, Davide Pinna, finora non conosciuto nell' ambiente portuale di Cagliari, né dal sindaco né dall' Autorità di sistema: 'Anche se È prematuro cantare vittoria - afferma il presidente dell' **Adsp**, Massimo Deiana - e trarre conclusioni, si tratta comunque di un risultato di grande importanza^a. La pubblicazione della domanda, che avverrà dopo la valutazione della sua completezza e adeguatezza al bando, consentirà di aprire un periodo di almeno 60 giorni, entro cui altri soggetti potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni e opposizioni. L' offerta per ora ha in parte congelato le polemiche sul futuro dell' area, a una parte della quale guardava anche il confinante terminal Grendi. Nei giorni scorsi la Uiltrasporti aveva respinto l' ipotesi che una parte dell' area venisse data in concessione al gruppo genovese, per il timore che preannunciasse uno spezzatino dell' area container. Ieri il terminalista Antonio Musso ha spiegato che, se arriverà un nuovo operatore affidabile, Grendi farà un passo indietro. L' offerta di Pifim apre una prospettiva per i circa 200 lavoratori ex-Cict, che hanno visto confermato il rifiuto di Contship di prorogare la cassa, in scadenza domani. Sindacati e governo hanno fatto appello a Contship perché riveda la sua posizione.



Terminal container, si fa avanti Pifim

Futuro anglo-olandese per il porto canale di Cagliari e il terminal container di Cagliari. La Pifim, che lavora con la Port of Amsterdam International, ha depositato un'istanza di concessione che sarà sottoposta alla valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall'Autorità del mare di Sardegna. Potrebbe essere il salvataggio in extremis per le centinaia di lavoratori che vedranno scadere domani la cassa integrazione.



L'Unione Sarda

Cagliari

La crisi. Ma i lavoratori sono preoccupati: domani scade la cassa integrazione

Fumata bianca per il Porto canale

Offerta di un gruppo britannico con Port of Amsterdam

Un futuro anglo-olandese per il Porto canale: è stata la società di diritto britannica Pifim a presentare la sua offerta per la gestione del terminal contenitori. Ma non sarà sola: non avendo i requisiti tecnici, usufruirà dell'avvalimento (questo il nome dell'istituto giuridico) della Port of Amsterdam international. Ad annunciarlo l'**Autorità portuale** che, ieri, dopo tre rinvii, ha chiuso la call internazionale bandita a dicembre. La situazione Uno spiraglio di luce per il futuro dello scalo e, soprattutto, per quello dei lavoratori la cui cassa integrazione scade domani. Ricevuta l'istanza, una commissione tecnica si è messa subito al lavoro per valutare la richiesta della Pifim. Superato l'esame, la domanda sarà della società sarà pubblicata per almeno sessanta giorni. Un periodo entro il quale altri soggetti interessati potranno presentare la loro richiesta. La soddisfazione Una novità che il presidente dell'**Autorità** Massimo Deiana annuncia con un certo entusiasmo. «Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni», afferma, «questo è un risultato di grande importanza, che apre nuovi e importantissimi scenari per il futuro del Porto canale». Un risultato figlio di un lavoro oscuro. «Una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale», aggiunge. L'oggetto La Pifim avrà a disposizione quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili), 16 metri di fondale, fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi e depositi attrezzature. Ma a risultare appetibile è la presenza di una Zfd (Zona franca doganale interclusa) e di un collegamento alla futura Zes (Zona economica speciale) di oltre 1.600 ettari. I lavoratori Una buona notizia. Ma i dipendenti devono fare i conti con l'immediato, con la fine della cassa integrazione. Situazione che fa infuriare l'assessora regionale al Lavoro Alessandra Zedda. «Regione e Governo hanno sempre lavorato con spirito costruttivo per far sì che il licenziamento dei 200 lavoratori del Porto canale fosse scongiurato. Abbiamo sottoscritto l'accordo per la proroga della cassa integrazione di concerto con l'azienda inserendo alcune clausole che evitassero ulteriori oneri da parte della Contship». Ma l'azienda non ha aderito. E ora l'assessora chiede alla Contship di congelare i licenziamenti in modo che Regione e Governo possano intervenire, in attesa dell'esito della valutazione dell'offerta di Pifim. Furiosi anche i sindacati. «È assolutamente inaccettabile e immotivato il rifiuto di Cict e Conship», dicono il segretario della Camera del lavoro Carmelo Farci e la segretaria Filt Cgil Massimiliana Tocco Marcello Cocco.



Porti: futuro anglo-olandese per terminal container Cagliari

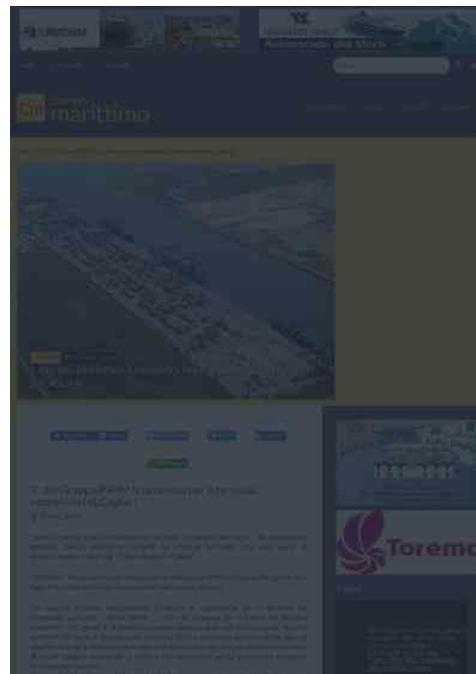
Società legata allo scalo di Amsterdam presenta offerta

(ANSA) - CAGLIARI, 31 AGO - Futuro anglo-olandese per il porto canale di Cagliari e il terminal contentainer di Cagliari. La PIFIM, che lavora con la Port of Amsterdam International, ha depositato un' istanza di concessione che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' Autorità del mare di Sardegna (Adsp) e già riunita in questi minuti. E' il primo risultato della call internazionale, bandita dall' Authority nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe. Una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' Adsp, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. Potrebbe essere il salvataggio in extremis per le centinaia di lavoratori che vedranno scadere mercoledì 2 settembre la cassa integrazione. "Anche se è un pò prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni quello odierno - spiega il preidente dell' Authority Massimo Deiana - si può considerare un risultato di grande rilevanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del porto canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nello scalo industriale di Cagliari". La concessione è costituita da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale, fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature e un Punto di ispezione frontaliero. A tutto questo si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio industriale provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione. L' offerta si rende appetibile anche dalla presenza di una Zona franca doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona economica speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre un anno e mezzo. (ANSA).



E' del Gruppo PIFIM la proposta per il terminal contenitori di Cagliari

31 Aug, 2020 "Quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza" - ha commentato **Massimo Deiana**, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - " che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale" . CAGLIARI - Una proposta per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari - lo fa sapere l' Autorità di Sistema portuale della Sardegna in una nota "In risposta all' avviso internazionale un' istanza di concessione per la gestione del compendio portuale" - scrive l' AdSP - "C' è una proposta per il futuro del terminal contenitori di Cagliari . E' il primo importante risultato della call internazionale, bandita dall' AdSP del Mare di Sardegna nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe rese necessarie dalle sollecitazioni per approfondimenti tecnici da parte di alcuni soggetti interessati e, aspetto non secondario, per la persistente situazione emergenziale sanitaria. Un traguardo, quello odierno, che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment ed un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre. Il soggetto proponente, la società di diritto inglese PIFIM, in avvalimento con la Port of Amsterdam International , ha depositato un' istanza di concessione ex art. 18 della legge 84/94 che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' AdSP e già riunita da pochi minuti. Una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' AdSP, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. 'Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari i. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile'. Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Offerta resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. I criteri di valutazione dell' istanza saranno basati sull' analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti. Fondamentale il Piano Occupazionale, all' interno del quale, in base all' avviso pubblico dell' AdSP, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. 'Già da oggi - conclude **Deiana** - è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all' esame dei contenuti della proposta che, se in





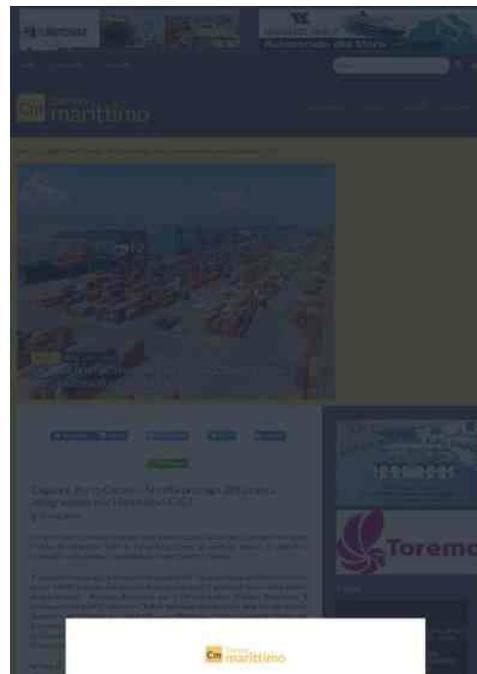
Corriere Marittimo

Cagliari

della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore'.

Cagliari, Porto Canale - No alla proroga della cassa integrazione per i lavoratori CICT

31 Aug, 2020 No secco alla richiesta di proroga degli ammortizzatori sociali per i lavoratori del Porto Canale, da settembre 2019 in Cassa integrazione, in scadenza domani 2 settembre. L'azienda ha manifestato la volontà di non fare richiesta di proroga. E' quanto è emerso oggi al termine della riunione del "Tavolo permanente Interministeriale presso il MISE in merito alla vertenza Porto Industriale di Cagliari e al rilancio delle attività di transhipment": Presenti all' incontro per il Ministero dello Sviluppo Economico, il sottosegretario al MISE Alessandra Todde, funzionari del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero del Lavoro, l' Assessore Regionale al Lavoro Alessandra Zedda, per il concessionario CICT Luca Trevisan, i rappresentanti dei liquidatori di CICT, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, **Massimo Deiana**, e le Organizzazioni sindacali. In fase di apertura del Tavolo il presidente dell' AdSP ha informato che, in merito all' avviso internazionale istanza di concessione per la gestione del compendio portuale, è stata presentata una proposta per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari- In merito alla proroga degli ammortizzatori sociali la proprietà, ha espresso la volontà di non richiedere lo strumento della cassa integrazione per gli oltre 200 dipendenti, per i quali gli ammortizzatori sociali scadranno domani, 2 settembre. "Dal 3 settembre i lavoratori saranno licenziati, per noi è un gesto irresponsabile e irrispettoso " - ha dichiarato a Corriere marittimo il segretario regionale Uiltrasporti Sardegna, William Zonca - "Lo strumento a disposizione dell' azienda è a costo zero e senza neppure la spesa del contributo del 9%, uno strumento che tutelerebbe per altri 6 mesi i lavoratori di CICT" - "In un momento del genere è incomprensibile come l' azienda possa essere così irresponsabile di non aderire a questo strumento e a non richiederlo." L' azienda ha pertanto confermato la presa di posizione già espressa a fine luglio scorso. L' incontro non ha chiuso però il Tavolo che si aggiornerà domani - "Domani sarà fatto un ulteriore passaggio con la proprietà per capire "Ci aspettiamo che domani la proprietà faccia un' ulteriore mossa, altrimenti metteremo in campo azioni di protesta sindacale, ma faremo anche una verifica legale per capire se ci sia la possibilità di arrivare ad una decisione di questo tipo". L' azienda rimarrà comunque nel porto di Cagliari fino a dicembre per il ripristino delle infrastrutture.



Una proposta per il rilancio del transshipment nel Porto Canale di Cagliari

C'è una proposta per il futuro del terminal contenitori di Cagliari. E' il primo importante risultato della call internazionale, bandita dall' AdSP del Mare di Sardegna nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe rese necessarie dalle sollecitazioni per approfondimenti tecnici da parte di alcuni soggetti interessati e, aspetto non secondario, per la persistente situazione emergenziale sanitaria. Un traguardo, quello odierno, che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transshipment ed un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre. Il soggetto proponente, la società di diritto inglese PIFIM, in avvalimento con la Port of Amsterdam International, ha depositato un' istanza di concessione ex art. 18 della legge 84/94 che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' AdSP e già riunita a pochi minuti dalla scadenza dei termini. Una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' AdSP, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. 'Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transshipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile'. Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Offerta resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. I criteri di valutazione dell' istanza saranno basati sull' analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti. Fondamentale il Piano Occupazionale, all' interno del quale, in base all' avviso pubblico dell' AdSP, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. 'Già da oggi - conclude Deiana - è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all' esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra vision, darà il via libera per l' avvio dell' iter istruttorio e per la pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore'.



Una sola proposta per la gestione del container terminal al Porto Canale di Cagliari

È stata presentata dalla londinese PIFIM in avvalimento con la Port of Amsterdam International Anche se le principali società terminaliste mondiali attualmente non hanno cessato di investire in nuove iniziative pur confrontandosi con la nuova e acuta crisi economica mondiale innescata dal diffondersi della pandemia di Covid-19, quello attuale non è senz' altro uno dei momenti più propizi per individuare un operatore disposto a gestire il container terminal al Porto Canale di Cagliari. Comunque alle 12.00 di oggi, scadenza ultima fissata per la presentazione dell' istanza di concessione dopo che tale termine era stato ripetutamente prorogato (del 29 maggio 2020), è giunta una sola proposta per il riavvio dell' attività del terminal. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha reso noto che è stata avanzata dalla società di diritto inglese PIFIM in avvalimento - ovvero senza partecipazione alla gara - con la Port of Amsterdam International, la società dell' Autorità Portuale di Amsterdam che si occupa di collaborare allo sviluppo di attività portuali all' estero. La londinese PIFIM, diretta dall' italiano Davide Pinna, ha come obiettivo sociale la promozione di business in diversi settori dell' economia e della finanza. L' AdSP ha sottolineato che con l' arrivo della proposta «pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment ed un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre». «Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni - ha cautamente precisato il presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, **Massimo Deiana** - quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della documentazione autorizzativa di natura per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile». «Già da oggi - ha aggiunto **Deiana** - è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all' esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra vision, darà il via libera per l' avvio dell' iter istruttorio e per la pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore». La procedura prevede che, una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' AdSP, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. L' authority portuale ha specificato che i criteri di valutazione dell' istanza saranno basati sull' analisi dei piani operativo, organizzativo e di investimento proposti, e in particolare sul piano occupazionale, all' interno del quale, in base all' avviso pubblico dell' AdSP, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti da CICT, la società terminalista del gruppo Contship Italia che in precedenza gestiva il terminal.



Informatore Navale

Cagliari

AdSP del Mare di Sardegna: una proposta per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari

In risposta all' avviso internazionale un' istanza di concessione per la gestione del compendio portuale C' è una proposta per il futuro del terminal contenitori di Cagliari. E' il primo importante risultato della call internazionale, bandita dall' AdSP del Mare di Sardegna nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe rese necessarie per approfondimenti tecnici, aspetto non secondario, per la persistente situazione emergenziale sanitaria. Un traguardo, quello odierno, che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment ed un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre. Il soggetto proponente, la società di diritto inglese PIFIM, in avvalimento con la Port of Amsterdam International, ha depositato un' istanza di concessione ex art. 18 della legge 84/94 che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' AdSP e già riunita da pochi minuti. Una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' AdSP, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. " Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile". Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Offerta resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. I criteri di valutazione dell' istanza saranno basati sull' analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti. Fondamentale il Piano Occupazionale, all' interno del quale, in base all' avviso pubblico dell' AdSP, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. "Già da oggi - conclude **Deiana** - è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all' esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra vision, darà il via libera per l' avvio dell' iter istruttorio e per la pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore".



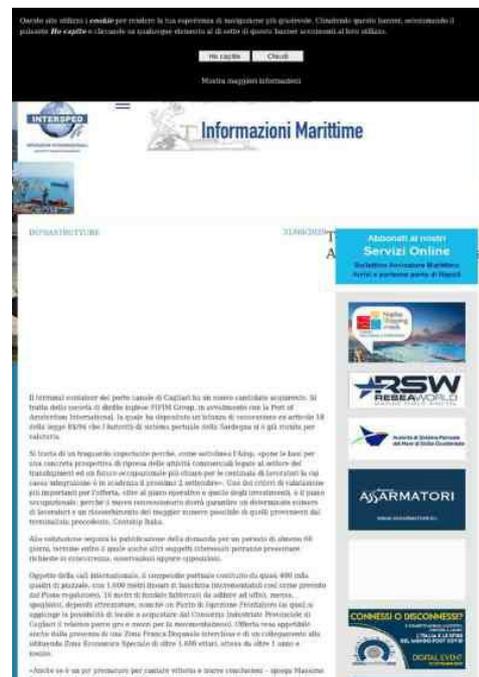
Informazioni Marittime

Cagliari

Terminal container di Cagliari, porto di Amsterdam si candida per la gestione

Si chiude oggi il bando per il prossimo concessionario del porto canale. Si fa avanti la società di diritto inglese PIFIM Group, avvalsa con Port of Amsterdam International

Il terminal container del porto canale di Cagliari ha un nuovo candidato acquirente. Si tratta della società di diritto inglese PIFIM Group, in avvalimento con la Port of Amsterdam International, la quale ha depositato un'istanza di concessione ex articolo 18 della legge 84/94 che l'Autorità di sistema portuale della Sardegna si è già riunita per valutarla. Si tratta di un traguardo importante perché, come sottolinea l'Adsp, «pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment ed un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre». Uno dei criteri di valutazione più importanti per l'offerta, oltre al piano operativo e quello degli investimenti, è il piano occupazionale, perché il nuovo concessionario dovrà garantire un determinato numero di lavoratori e un riassorbimento del maggior numero possibile di quelli provenienti dal terminalista precedente, Contship Italia. Alla valutazione seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza, osservazioni oppure opposizioni. Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1,600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Offerta resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. «Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni - spiega **Massimo Deiana**, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell'Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile».



Una proposta per il terminal container di Cagliari

In risposta all'avviso internazionale un'istanza di concessione per gestire la struttura

Vezio Benetti

CAGLIARI C'è una proposta per il futuro del terminal contenitori di Cagliari. E' il primo importante risultato della call internazionale, bandita dall'AdSp del mare di Sardegna nel Dicembre 2019 e conclusasi oggi, dopo tre proroghe rese necessarie dalle sollecitazioni per approfondimenti tecnici da parte di alcuni soggetti interessati e, aspetto non secondario, per la persistente situazione emergenziale sanitaria. Un traguardo, che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment ed un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 Settembre. Il soggetto proponente, la società di diritto inglese Pifim, in avvalimento con la Port of Amsterdam International, ha depositato un'istanza di concessione ex art. 18 della legge 84/94 che sarà sottoposta ad un'attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall'AdSp e già riunita. Una volta valutata la proposta per il terminal e naturalmente la completezza dell'istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall'AdSp, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del mare di Sardegna quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell'Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile. Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Offerta resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. I criteri di valutazione dell'istanza saranno basati sull'analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti. Fondamentale il Piano Occupazionale, all'interno del quale, in base all'avviso pubblico dell'AdSP, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. Già da oggi conclude Deiana è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all'esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra vision, darà il via libera per l'avvio dell'iter istruttorio e per la pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore.



MF

Cagliari

Per il terminal container di Cagliari c'è l'offerta di Amsterdam con Pifim

NICOLA CAPUZZO

Alla scadenza, fissata per ieri 31 agosto, del bando internazionale promosso dal **Porto di Cagliari** per assegnare in concessione il locale terminal container, una manifestazione d'interesse è arrivata ed è riconducibile alla società di diritto inglese Pifim, che opera con la Port of Amsterdam International. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna specificando che è stata anche depositata un'istanza di concessione ex art.18 della legge 84/94 da sottoporre «a un'attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall'AdSP». La Port of Amsterdam International è una società collegata all'azienda che gestisce lo scalo marittimo olandese mentre Pifim, secondo quanto è possibile ricostruire, sarebbe un veicolo d'investimento amministrato da alcuni professionisti italiani di stanza a Londra. Il presidente e fondatore è Davide Pinna e affianco a lui operano anche Fabio Castaldi e Amleto Del Tito. Pifim si definisce un gruppo giovane e dinamico impegnato in acquisizioni, ristrutturazioni e investimenti in aziende medio-piccole attive in vari settori. Fra questi vengono segnalate il settore minerario e dei metalli, il marittimo, la medicina e il benessere. Nella sua nota la port authority della Sardegna definisce questa manifestazione d'interesse «un traguardo che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment (trasbordo di container, ndr) e un futuro più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre». Valutata la completezza dell'istanza e la rispondenza allo sviluppo dei traffici, seguirà la pubblicazione per almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni e opposizioni. L'offerta è resa appetibile dalla Zona franca doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona economica speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. (riproduzione riservata)

MERCATI AIF 13

Fininvest torna sul mattone sardo

Si lancia al nuovo masterplan del progetto turistico da presentare al Comune di Olbia. L'obiettivo è esplicitare l'operazione Milano 4, cedendo i terreni di proprietà. Intanto da BofA arriva l'ultimo

Per il terminal container di Cagliari c'è l'offerta di Amsterdam con Pifim

di Nicola Capuzzo

Il porto di Cagliari ha lanciato un bando internazionale per la concessione del terminal container. L'offerta di Amsterdam con Pifim è stata depositata in data 31 agosto. La manifestazione d'interesse è arrivata ed è riconducibile alla società di diritto inglese Pifim, che opera con la Port of Amsterdam International. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna specificando che è stata anche depositata un'istanza di concessione ex art.18 della legge 84/94 da sottoporre «a un'attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall'AdSP». La Port of Amsterdam International è una società collegata all'azienda che gestisce lo scalo marittimo olandese mentre Pifim, secondo quanto è possibile ricostruire, sarebbe un veicolo d'investimento amministrato da alcuni professionisti italiani di stanza a Londra. Il presidente e fondatore è Davide Pinna e affianco a lui operano anche Fabio Castaldi e Amleto Del Tito. Pifim si definisce un gruppo giovane e dinamico impegnato in acquisizioni, ristrutturazioni e investimenti in aziende medio-piccole attive in vari settori. Fra questi vengono segnalate il settore minerario e dei metalli, il marittimo, la medicina e il benessere. Nella sua nota la port authority della Sardegna definisce questa manifestazione d'interesse «un traguardo che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment (trasbordo di container, ndr) e un futuro più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre». Valutata la completezza dell'istanza e la rispondenza allo sviluppo dei traffici, seguirà la pubblicazione per almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni e opposizioni. L'offerta è resa appetibile dalla Zona franca doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona economica speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. (riproduzione riservata)



PRONOTI

Meno ricavi ma più ordini per gli yacht San Lorenzo

di Nicola Capuzzo

Il porto di Olbia ha registrato un calo dei ricavi nel 2019, ma un aumento degli ordini per gli yacht. Il porto di Olbia ha registrato un calo dei ricavi nel 2019, ma un aumento degli ordini per gli yacht. Il porto di Olbia ha registrato un calo dei ricavi nel 2019, ma un aumento degli ordini per gli yacht.

DOCHETE GENERALE

di Nicola Capuzzo

Il porto di Olbia ha registrato un calo dei ricavi nel 2019, ma un aumento degli ordini per gli yacht. Il porto di Olbia ha registrato un calo dei ricavi nel 2019, ma un aumento degli ordini per gli yacht.

Ferretti torna su Perini Navi

di Nicola Capuzzo

Il porto di Olbia ha registrato un calo dei ricavi nel 2019, ma un aumento degli ordini per gli yacht. Il porto di Olbia ha registrato un calo dei ricavi nel 2019, ma un aumento degli ordini per gli yacht.



PIFIM si fa avanti per Cagliari

C'è una proposta per il futuro del terminal contenitori di Cagliari. E' il primo importante risultato della call internazionale, bandita dall' AdSP del Mare di Sardegna nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe rese necessarie dalle sollecitazioni per approfondimenti tecnici da parte di alcuni soggetti interessati e, aspetto non secondario, per la persistente situazione emergenziale sanitaria. Il soggetto proponente, la società di diritto inglese PIFIM, in avvalimento con la Port of Amsterdam International, ha depositato un' istanza di concessione ex art. 18 della legge 84/94 che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' AdSP e già riunita da pochi minuti. Una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' AdSP, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. 'Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile'. Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Offerta resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. I criteri di valutazione dell' istanza saranno basati sull' analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti. Fondamentale il Piano Occupazionale, all' interno del quale, in base all' avviso pubblico dell' AdSP, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. 'Già da oggi - conclude **Deiana** - è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all' esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra vision, darà il via libera per l' avvio dell' iter istruttorio e per la pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore'.



Porto canale, chiesta la concessione: società anglo-olandese si fa avanti

Futuro anglo-olandese per il porto canale di Cagliari e il terminal container di Cagliari. La Pifim, che lavora con la Port of Amsterdam International , ha depositato un' istanza di concessione che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' Autorità del mare di Sardegna (Adsp) e già riunita in questi minuti. È il primo risultato della call internazionale, bandita dall' Authority nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe. Una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' Adsp, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. Potrebbe essere il salvataggio in extremis per le centinaia di lavoratori che vedranno scadere mercoledì 2 settembre la cassa integrazione. "Anche se è prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni quello odierno - spiega il preidente dell' Authority, Massimo Deiana - si può considerare un risultato di grande rilevanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del porto canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nello scalo industriale di Cagliari". La concessione è costituita da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale, fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature e un Punto di ispezione frontaliero. A tutto questo si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio industriale provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione. L' offerta si rende appetibile anche dalla presenza di una Zona franca doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona economica speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre un anno e mezzo. Intanto oggi l' assessora del Lavoro, Alessandra Zedda , ha incontrato in videoconferenza la sottosegretaria del Ministero dello Sviluppo Economico, Alessandra Todde , affrontando la questione dei licenziamenti dei dipendenti del Porto Canale. "Regione e Governo hanno sempre lavorato con spirito costruttivo per far sì che il licenziamento dei 200 lavoratori del Porto Canale di Cagliari fosse scongiurato. Abbiamo infatti sottoscritto l' accordo per la proroga della cassa integrazione di concerto con l' azienda inserendo alcune clausole che evitassero ulteriori oneri da parte della Contship", ha detto l' assessora Zedda, a margine dell' incontro al quale hanno partecipato i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di Cagliari, Massimo Deiana, i vertici e i liquidatori dell' azienda. L' articolo contenuto nel Decreto Agosto che specifica l' utilizzo per la gestione dei fondi di impresa con la proroga di sei mesi della cassa integrazione per cessazione, ha avuto ampia copertura legislativa, e consentirebbe alla Contship di cristallizzare il licenziamento dei dipendenti. "In virtù di questa norma ci dispiace apprendere - ha sottolineato Zedda - che l' azienda non abbia saputo cogliere tale opportunità, che sotto il profilo economico è molto vantaggiosa: nessun costo aggiuntivo sulla cassa o sulle procedure che sosterebbero la liquidazione".



Proposta interessante per il futuro del Porto Canale di Cagliari

Cagliari, 31 agosto 2020 - C'è una proposta per il futuro del terminal contenitori di Cagliari. E' il primo importante risultato della call internazionale, bandita dall' AdSP del Mare di Sardegna nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe rese necessarie dalle sollecitazioni per approfondimenti tecnici da parte di alcuni soggetti interessati e, aspetto non secondario, per la persistente situazione emergenziale sanitaria. Un traguardo, quello odierno, che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment ed un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre. Il soggetto proponente, la società di diritto inglese PIFIM, in avvalimento con la Port of Amsterdam International, ha depositato un' istanza di concessione ex art. 18 della legge 84/94 che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' AdSP e già riunita a pochi minuti dalla scadenza dei termini. Una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' AdSP, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. " Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile". Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila metri quadrati di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Offerta resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. I criteri di valutazione dell' istanza saranno basati sull' analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti. Fondamentale il Piano Occupazionale, all' interno del quale, in base all' avviso pubblico dell' AdSP, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. "Già da oggi - conclude **Deiana** - è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all' esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra vision, darà il via libera per l' avvio dell' iter istruttorio e per la pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore".



L' inglese PIFIM si candida a gestire il Porto Canale di Cagliari. Deiana: "Si aprono nuovi scenari per il futuro"

Cagliari - C'è una proposta per il futuro del terminal contenitori di Cagliari. L'offerta porta il nome dell'inglese PIFIM, società che lavora con la Port of Amsterdam International, la quale ha depositato un'istanza di concessione ex art. 18 della legge 84/94. Istanza che sarà sottoposta ad un'attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall'AdSP e già al lavoro in vista della scadenza imminente dei termini. È il primo importante risultato della call internazionale, bandita dall'AdSP del Mare di Sardegna nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe rese necessarie dalle sollecitazioni per approfondimenti tecnici da parte di alcuni soggetti interessati e, aspetto non secondario, per la persistente situazione emergenziale sanitaria. 'Un traguardo, quello odierno, che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment ed un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre', informa l'AdSP. Una volta valutata la completezza dell'istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate

prioritarie dall'AdSP, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. 'Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell'ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari'. Obiettivo non scontato, fa notare Deiana: 'Solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato lo ha reso possibile'. Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). L'AdSp ha sottolineato che l'offerta è resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. I criteri di valutazione dell'istanza saranno basati sull'analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti'. Piano Occupazionale. Il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. 'Già da oggi - conclude Deiana - è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all'esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra visione, darà il via libera per l'avvio dell'iter istruttorio e per la pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore'.



L'inglese PIFIM si candida a gestire il Porto Canale di Cagliari. Deiana: "Si aprono nuovi scenari per il futuro"

31 AGOSTO 2020 | Sardegna



Cagliari - C'è una proposta per il futuro del terminal contenitori di Cagliari. L'offerta porta il nome dell'inglese PIFIM, società che lavora con la Port of Amsterdam International, la quale ha depositato un'istanza di concessione ex art. 18 della legge 84/94. Istanza che sarà sottoposta ad un'attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall'AdSP e già al lavoro in vista della scadenza imminente dei termini.

È il primo importante risultato della call internazionale

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

Shipping Italy

Cagliari

C'è una proposta per il porto canale di Cagliari: è di Pifim e porto di Amsterdam

Un soggetto interessato ad assumersi l'impegno di rilanciare il Porto Canale di Cagliari c'è e sarebbe la società di diritto inglese Pifim, in avvalimento con la Port of Amsterdam International. Lo ha reso noto l'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna specificando che è stata anche depositata un'istanza di concessione ex art.18 della legge 84/94 da sottoporre a un'attenta valutazione 'da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall'AdSP e già riunita da pochi minuti' si legge in una nota. Questa manifestazione d'interesse è arrivata in risposta all'avviso internazionale per la gestione dell'intero compendio portuale. 'È il primo importante risultato della call internazionale, bandita dall'AdSP del Mare di Sardegna nel dicembre 2019 e conclusasi questa mattina, alle 12, dopo tre proroghe rese necessarie dalle sollecitazioni per approfondimenti tecnici da parte di alcuni soggetti interessati e, aspetto non secondario, per la persistente situazione emergenziale sanitaria' spiega la port authority. Che poi parla di 'un traguardo, quello odierno, che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment e un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre'. Una volta valutata la completezza dell'istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni e opposizioni. 'Anche se è un po' prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni quello odierno si può considerare un risultato di grande importanza, che apre nuovi e importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari' spiega **Massimo Deiana**, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. 'Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio, ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell'Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Obiettivo non scontato e che solo la tenacia profusa in questa operazione di stimolazione internazionale del mercato ha reso possibile'. Oggetto della call internazionale, il compendio portuale costituito da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Offerta resa appetibile anche dalla presenza di una Zona Franca Doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. I criteri di valutazione dell'istanza saranno basati sull'analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti. Fondamentale il Piano Occupazionale, all'interno del quale, in base all'avviso pubblico dell'AdSP, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. 'Già da oggi - conclude **Deiana** - è al lavoro una commissione di valutazione che procederà all'esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra vision, darà il via libera per l'avvio dell'iter istruttorio e per la pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore'.



Shipping Italy

Cagliari

Pifim e Port of Amsterdam: chi c'è dietro la cordata interessata al porto canale di Cagliari

Dopo l'annuncio che un soggetto ha manifestato interesse alla gestione dell'intero terminal container del porto di Cagliari in molti si sono chiesti chi siano i protagonisti di questa cordata che ha espresso la propria manifestazione d'interesse a gestire l'intero terminal dell'ex Cict. L'AdSP del Mar di Sardegna ha scritto in una nota che l'offerta pervenuta è riconducibile alla società di diritto inglese Pifim, in avvalimento con la Port of Amsterdam International. La Port of Amsterdam International è una società d'investimenti collegata all'azienda che gestisce lo scalo marittimo olandese e che si occupa di progetti infrastrutturali in giro per il mondo. Fino ad oggi ha investito in Africa (Costa d'Avorio), Medio Oriente (Fujairah), Hong Kong, Centro e Nord America (rispettivamente Aruba e Bonaire e Galveston). Di fatto si tratta del ramo d'azienda del porto di Amsterdam che investe in progetti infrastrutturali all'estero. Pifim invece, secondo quanto è possibile ricostruire, è un veicolo d'investimento amministrato da alcuni professionisti italiani di stanza a Londra. Il presidente e fondatore è Davide Pinna e affianco a lui operano anche Fabio Castaldi e Amleto Del Tito. Sul proprio sito Pifim Group si definisce un giovane e dinamico gruppo di società impegnate in acquisizioni, ristrutturazioni e investimenti in aziende medio-piccole attive in vari settori. Fra questi vengono segnalate il settore minerario e dei metalli, il marittimo, medicina e benessere, moda e lusso, media, sport, real estate e mercati finanziari. Nella sua nota la port authority della Sardegna definisce questa manifestazione d'interesse «un traguardo che pone le basi per una concreta prospettiva di ripresa delle attività commerciali legate al settore del transhipment (trasbordo di container, ndr) e un futuro occupazionale più chiaro per le centinaia di lavoratori la cui cassa integrazione è in scadenza il prossimo 2 settembre». Una volta valutata la completezza dell'istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni e opposizioni. A proposito del rinnovo della cassa integrazione i sindacati denunciano la scelta di Contship Italia che a loro dire non intende rinnovarne la richiesta tramite l'ex concessionaria Cagliari International Container Terminal. Domani, martedì 1 settembre, al Ministero dello sviluppo economico si terrà un secondo incontro con le parti coinvolte, dopo quello odierno, nella speranza di arrivare in extremis a una soluzione ponte verso la probabile (ancora non sicura) assegnazione al duo Pifim - Port of Amsterdam International del terminal al porto canale e dei suoi 200 lavoratori. A precisa richiesta di SHIPPING ITALY su quali siano i dettagli e il piano industriale del 'promesso terminalista' il porto di Rotterdam ha preferito per ora non rilasciare ulteriori dettagli mentre Davide Pinna, numero uno di Pifim, non è stato raggiungibile.



The Medi Telegraph

Cagliari

Un' offerta per il Porto Canale di Cagliari

Cagliari - Possibile futuro anglo-olandese per il porto canale e il terminal contentainer di Cagliari. La Pifim, che lavora con la Port of Amsterdam International, ha depositato un' istanza di concessione che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' Autorità del mare di Sardegna (Adsp)

Cagliari - Possibile futuro anglo-olandese per il porto canale e il terminal contentainer di Cagliari. La Pifim, che lavora con la Port of Amsterdam International, ha depositato un' istanza di concessione che sarà sottoposta ad un' attenta valutazione da parte di una commissione tecnica appositamente costituita dall' Autorità del mare di Sardegna (Adsp) e già riunita in questi minuti. È il primo risultato del bando internazionale dell' Authority nel dicembre 2019 e conclusosi questa mattina, alle 12.00, dopo tre proroghe. Una volta valutata la completezza dell' istanza e la rispondenza alle finalità di sviluppo dei traffici valutate prioritarie dall' Adsp, seguirà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. Potrebbe essere il salvataggio in extremis per le centinaia di lavoratori che vedranno scadere mercoledì 2 settembre la cassa integrazione: «Anche se è un pò prematuro per cantare vittoria e trarre conclusioni quello odierno - spiega il preidente dell' Authority, Massimo Deiana - si può considerare un risultato di grande rilevanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del porto canale di Cagliari. Dopo un accurato lavoro di stesura della sollecitazione internazionale di mercato per la concessione ex articolo 18 del compendio ma, soprattutto, una silenziosa e ostinata attività di scouting e promozione a livello mondiale, possiamo finalmente mettere un primo punto fermo: quello di avere agli atti dell' Ente una prima proposta ufficiale per il rilancio del transhipment nello scalo industriale di Cagliari». La concessione è costituita da quasi 400 mila quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale, fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature e un Punto di ispezione frontaliero. A tutto questo si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio industriale provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione. L' offerta si rende appetibile anche dalla presenza di una Zona franca doganale interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona economica speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre un anno e mezzo.



Tremestieri, conto alla rovescia

L'assessore Mondello: «Fermo il cantiere ma non tutte le attività»

Emanuele Rigano È una delle infrastrutture chiave che potrebbe completamente cambiare il quadro del sistema viario della città. L' atteso nuovo porto di Tremestieri è in cima alle priorità nel Piano operativo dell' **Autorità** portuale ma non può che essere considerato cruciale anche per il Comune, perché permetterà di liberare aree importanti del centro, dando un' impronta urbanistica diversa. I ritardi accumulati nello sviluppo dell' opera, non rappresentano un buon segnale, aggravato dall' ennesimo "inferno" da contro esodo che ha colpito il tessuto locale in agosto, già penalizzato dalla chiusura parziale dello svincolo di Giostra. Per verificare lo stato d' avanzamento dei cantieri, si è tenuto ieri un incontro operativo al termine del quale è stato stabilito che da oggi si procederà con gli allestimenti relativi alle misure "anti Covid" da adottare nelle aree interne e, nei giorni a seguire, perverranno i materiali per i lavori da eseguire. Questi riprenderanno, verosimilmente, entro dieci giorni, così come inserito nel verbale sottoscritto dalle parti. « Ritengo opportuno chiarire, nonostante si tratti di una ovvietà, che l' assenza temporanea di attività di cantiere non indica uno stop complessivo dell' opera,

il cui iter è composto da una mole complessa di procedure interne propedeutiche, tra cui essenzialmente il progetto di variante, che abbiamo ereditato manchevole in più parti - ha spiegato l' assessore comunale ai Lavori pubblici, Salvatore Mondello -. Intendo rammentare a me stesso, che questa Amministrazione ha proceduto in tempi celeri a risolvere le numerose criticità riscontrate, impegnandosi nella stesura della nuova Variante, nel riallineamento tecnico ed economico e nella conseguente attività deliberativa. Pertanto, sarebbe opportuno osservare e riferire sulle questioni, utilizzando un' ottica a 360 gradi e non parziale, senza creare allarmi ingiustificati. Credo fermamente che politica significhi azione, le azioni seguono percorsi che non sempre hanno una immediata visibilità esterna, in quanto composte da un complesso di attività tecnico amministrative, incontri e mediazioni con i vertici istituzionali, che rappresentano la piattaforma operativa da cui hanno poi origine le mere attività materiali di cantiere. Ribadisco che questa Amministrazione ha, tra le proprie finalità prioritarie, il completamento delle opere connesse al nuovo Porto di Tremestieri che, unitamente alla via Marina ed alla via Don Blasco, rappresentano infrastrutture strategiche preziose ed essenziali non soltanto per la vivibilità di Messina, ma per la mobilità dell' intera Sicilia». Rassicurazioni, che evidentemente non convincono del tutto la Uiltrasporti, proprio il sindacato che nei giorni scorsi aveva lanciato l' allarme sulla prosecuzione a rilento degli interventi. «I lavori a Tremestieri sono come dieta - commenta con sarcasmo Michele Barresi -, cominciano sempre il lunedì successivo». Proprio la Uiltrasporti aveva evidenziato il ripetuto rimbalzo di rinvii sulle date di ripresa (l' ultima programmata ma sfumata il 24 agosto, parlando per questo di «colpevole e inspiegabile lassismo sul percorso ed il proseguo dei lavori verso quella che di fatto è l' infrastruttura in atto più urgente e importante della città».



Sia a Capo d' Orlando che a Portorosa pochi stranieri ma boom di richieste degli italiani. Il mese appena trascorso risolveva i bilanci: perdite intorno al 20-30%. «Ma poteva andare molto peggio»

Porti messinesi, agosto fa limitare i danni

Agosto boom che lascia in bocca rimpianto salato più che scoramento amaro, per una stagione diportistica che anche nei principali approdi turistici del Tirreno inizia a tirare somme e che conferma lo scalo di Capo d' Orlando nodo cruciale e frangiflutti di Sicilia nei momenti di crisi. Capo d' Orlando e la costa tirrenica, è questo che conta, tengono botta. Rimpianto per quella che senza Covid, dice il vicepresidente delegato della società di gestione del porto turistico di Marina di Capo d' Orlando, Stefano Cataldo, «sarebbe stata un' annata di exploit di transiti dall' estero e ormeggi senza precedenti». Agosto, insomma, salva la barca rabberciata dalle incertezze del turismo del mare siciliano, colpito da perdite che hanno toccato, soprattutto nelle province occidentali di Trapani e Palermo anche punte del 40-50%, facendo registrare nel grande scalo orlandino dati che assomigliano al getto di un salvagente fuoribordo per l' intero comparto. Agosto, insiste Cataldo, «ha confermato i dati dello stesso periodo dell' anno scorso. Il terzo sabato del mese siamo arrivati praticamente al sold out, con 516 barche sui 555 posti disponibili».

Cambia, come dappertutto causa Covid, la composizione della domanda, che è quasi esclusivamente nazionale. E cambia, rispetto a giugno e luglio, pure la misura dell' emorragia sui fatturati: picchi sostanzialmente inferiori al resto dell' Isola, con punte superiori al 20-30%. "Perdite limitate - spiega ancora il dirigente orlandino - ai transiti di barche straniere. Diciamocelo: è mancato un pelo alla catastrofe, se il lockdown fosse durato ancora un' altra settimana, sarebbe stato il disastro. Anche gli operatori che lavorano sui charter, cioè le società che danno a nolo le barche, erano preoccupatissimi. Agosto è stato più che un pannicello caldo anche per loro». Il porto di Capo d' Orlando ha puntato forte malgrado le incertezze da Covid-19, «non rinunciando alle rassegne in programma, come i libri di Notturmo d' autore e i film di Cinema all' aperto né all' apertura controllata quanto a misure igieniche e cauta prossemica da distanziamento degli stand e dei tanti negozi e locali del suo perimetro e del suo indotto. Charter, si diceva: leggi turismo nautico di chi arriva in porto e va a veleggiare da sé, prendendo la barca a nolo. Peppe Fornich ha un palmarès che conferma l' importanza di Capo d' Orlando nel panorama regionale. Fino a due anni fa era a capo di una società leader del charter nel Trapanese. Ha scelto l' altra parte del Tirreno dove, dice, «continuo a svolgere la mia attività di origine ma sto investendo sul modernissimo cantiere, nella società Multinautic 2.0. Una perla nel panorama siciliano». Ulteriore conferma di quanto già sentito, per esempio, fra gli operatori di Castellammare del Golfo, penalizzati dai lavori infiniti di ammodernamento dello scalo che hanno lamentato nella puntata precedente il trasloco di molte barche, soprattutto straniere, proprio a Capo d' Orlando. A proposito di stranieri, il refrain ormai noto, ma senza punte di dramma, da parte di Fornich: «Ci è venuta a mancare la clientela estera, certo, ma del tutto soltanto quella americana e australiana che erano sempre state molto presenti, tanto da farci tenere ferme, dal punto di vista delle lavorazioni di manutenzione, una quindicina di barche. Su tutte le altre il ritardo di un mese e mezzo per il lockdown ci penalizza naturalmente, ma il colpo lo stiamo assorbendo bene. Dura, sì: per 40 giorni ci siamo fermati, poi su 14 unità lavoravamo con i cancelli chiusi a gruppi di 5-6». La società di Fornich lavora ogni anno circa duecento barche, più i quattro charter propri e altri 80 di società diverse, indecise fino all' ultimo se svolgere le Diporto nel Messinese. Da sinistra il vicepresidente delegato di Marina di Capo d' Orlando





Giornale di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

della Sailing Race Service che fa base a Portorosa. In alto un panorama del porto turistico di Capo d' Orlando, traino per l' intero comparto nella zona manutenzioni e costringendo alle tappe forzate il cantiere Multinautic. Facendo i primi conti, le perdite «non dovrebbero superare il 20%, un risultato sul quale brindare, alla fine», e che soprattutto non massacrano un fatturato che si attesta annualmente sugli 800 mila euro. A Portorosa, altro nodo marittimo fondamentale - e privato - sul Tirreno, fa base Marco Di Trapani, titolare insieme con il fratello della società di charter nautico Sailing Race Service srl. In "portafoglio" 84 barche in Italia: «Quindici a Palermo - spiega Di Trapani - una a Marsala, venti al Marina Yachting di Portorosa, altre decine in Toscana e Sardegna». Scafi dai 10 ai 18 metri. Un rosario a grani di suspense, la storia delle prenotazioni fissate dall' agosto dell' anno precedente a marzo 2020 e cancellate a causa del Covid: «Ne avevamo 850, prevalentemente dall' estero, in crescita di almeno il 10% rispetto al 2019 - ricorda Di Trapani - e sono state praticamente tutte cancellate. Molti tedeschi e russi, ucraini e dagli altri Paesi dell' est, inglesi, spagnoli, francesi...». Un tipo di diporto qualificato, riservato a navigatori con la patente oltre le dodici miglia in tasca, quindi senza skipper a bordo. Normalmente, locazioni almeno settimanali. All' inizio di giugno, il nulla assoluto. Finito il lockdown, si è aperta l' era degli italiani «che riprenotavano i posti lasciati dagli stranieri e si sono però concentrati in altissima stagione, cioè luglio e agosto. Nel totale, su un fatturato indicativo di sei milioni e mezzo di euro, pensiamo di chiudere intorno ai cinque milioni». Leggasi un milione e mezzo di rosso, il 20% circa. Di Trapani non nasconde il pericolo scampato, «considerato che la Sicilia è andata a rilento rispetto alla nostra base toscana ma molto meglio della Sardegna, che ha sofferto molto più di noi in tutto il comparto». (3 -fine)

Prefettura al lavoro, il maxi piano di evacuazione coinvolgerà circa 6 mila persone

Bomba al porto, nuovo vertice Il disinnescò il 13 settembre

Manca solo l'ufficialità per la data in cui sarà rimosso il grosso ordigno bellico rinvenuto durante i lavori per l'anello ferroviario

Ormai manca solo l'ufficialità, ma per il disinnescò della bomba trovata al porto la data da cerchiare in rosso sul calendario sarà quella di domenica 13 settembre. Ufficialità che, a meno di colpi di scena, dovrebbe arrivare nella giornata di domani, quando in prefettura si terrà un vertice alla presenza dell'esercito, del Comune, della protezione civile, dell'**Autorità portuale** e della ditta D'Agostino che proprio nell'area dove è stato rinvenuto l'ordigno della Seconda guerra mondiale sta effettuando scavi per l'anello ferroviario. Nel frattempo, emergono altri particolari sull'organizzazione del piano di sgombero dell'area con un vasto raggio di 400 metri, dentro la quale verranno effettuate le attività di disinnescò dell'ordigno. Un piano che coinvolgerà 2.500 famiglie per un totale di quasi 6 mila persone da evacuare, delle quali 1.135 minorenni e 984 over 65. Per chi non avrà la possibilità di spostarsi, ad esempio, l'Amat per quella giornata metterà a disposizione 8 autobus con punto di ritrovo al capolinea di piazza Sturzo. Non solo: sono state individuate le tre aree dove far andare temporaneamente coloro che, durante le ore in cui i militari saranno all'opera, non avranno un posto dove andare. Si tratta dello stadio Barbera, del PalaUditore e del PalaOreto. Saranno circa 2.560 le utenze da evacuare e per la maggior parte si tratta di abitazioni, 1.385. Seguono i 275 negozi di generi alimentari e supermercati, i 183 tra autorimesse e magazzini, i 177 tra esercizi di abbigliamento, calzature, librerie e cartolerie e i 101 tra banche, istituti di credito e studi professionali. In raccordo con l'Asp poi dovrà essere stabilito se tra i residenti della zona ci sono persone costrette in quarantena per il Covid-19 e dove portarle. Scongiurata l'evacuazione del carcere Ucciardone, arriva a un totale di 57 vie l'elenco delle strade da evacuare nel corso del disinnescò tocca Borgo Vecchio, la zona del porto e alcune strade del centro. Attenzione, però, perché alcune strade non saranno da sgomberare totalmente, ma solo da un numero civico a un altro. Tra le strade principali da sgomberare, via Crispi, via Archimede, via Ximenes, via Scinà, via Quintino Sella, via Principe di Scordia, via Emerico Amari, via Ammiraglio Gravina, via Principe di Belmonte, via Principe di Granatelli e via Mariano Stabile. Una volta confermata la data del 13 settembre, l'Esercito, insieme a tutti gli altri attori coinvolti, da questa domenica inizierà intanto interventi propedeutici indispensabili: attorno alla bomba sarà costruita una struttura di contenimento, una sorta di mini bunker di cemento, per scongiurare che durante le operazioni di disinnescò da parte degli artificieri del IV Reggimento genio guastatori della Brigata Aosta, possano sganciarsi schegge tutt'intorno. Una volta tolta la spoletta, l'ordigno sarà trasportato nell'ex poligono di tiro di Bello lampo, dove sarà fatto brillare. Se tutto andrà come previsto serviranno un paio di ore per il disinnescò, ma le operazioni di evacuazione naturalmente cominceranno molto prima. In questi giorni, inoltre, il Comune invita i cittadini a seguire gli aggiornamenti tramite la app Telegram su www.t.me/ProtezioneCivilePalermo. I cittadini saranno comunque informati anche con un servizio «porta a porta», attraverso gli operatori che daranno loro tutte le indicazioni. Anche l'attività del porto risentirà in parte del blackout che sarà imposto nell'area, dove durante l'intervento sarà disattivata l'erogazione del gas ma anche tutti i ripetitori di telefonia. Qualche



Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

arrivo - quello del traghetto da Tunisi ad esempio, che attracca di domenica mattina al molo Piave - dovrà probabilmente slittare. Intanto, sono state bloccate le demolizioni in corso per la riqualificazione dell' area (il cantiere è limitrofo a quello dell' anello) durante le quali è stato rinvenuto l' ordigno. Resteranno però operative la banchina Quattroventi e la Sammuzzo dalla parte opposta. (*GILE*)

Rinnovo organi di vertice delle Autorità di Sistema Portuale

Gli interessati possono presentare le proprie candidature entro il 27 settembre 2020 - Nei prossimi mesi occorrerà procedere al rinnovo degli organi di vertice delle seguenti Autorità di sistema portuale: Mari Tirreno meridionale e Ionio; Mare Adriatico orientale; Mare Ionio; Mar Tirreno centro-settentrionale; Mare Adriatico centro-settentrionale; Mare Adriatico centrale; Mar Ligure occidentale; Mar Tirreno centrale; Mar Ligure orientale; Mar Adriatico settentrionale; Mar Tirreno settentrionale; Mare di Sicilia orientale; Mare Adriatico meridionale. L' articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dall' articolo 10 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, stabilisce che il Presidente di ciascuna delle Autorità di sistema portuale sia nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d' intesa con il Presidente della Regione o i Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La norma in parola, al comma 1, prevede che " Il Presidente è scelto fra cittadini dei paesi membri dell' Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e portuale ". In relazione a ciò la Ministra intende procedere all' acquisizione di manifestazioni di interesse da parte di coloro che fossero interessati a ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di Presidente delle predette Autorità di sistema portuale. Gli interessati possono presentare la manifestazione d' interesse tramite l' invio del proprio curriculum vitae, specificando le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell' economia dei trasporti e portuale. Il curriculum vitae deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo e deve essere inviato, esclusivamente mediante posta elettronica certificata, entro il 27 settembre 2020, al seguente indirizzo ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it , specificando nell' oggetto l' Autorità o le Autorità di sistema portuale per le quali si intende presentare la candidatura. Il presente avviso non ha natura concorsuale ed è pubblicato al solo fine di raccogliere le eventuali manifestazioni di interesse. Al riguardo, si precisa che non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l' elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae . I curricula verranno trattati nel rispetto di quanto disposto dal decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e successive modificazioni. Per ulteriori approfondimenti: http://trasparenza.mit.gov.it/archivio22_bandi-di-concorso_0_5620_806_1.html.



Shipping Italy

Focus

Alla Di Matteo la direzione generale porti e navigazione del Mit. Al sottosegretario Traversi la delega ai porti

Nell' ambito della ormai imminente rivoluzione all' interno delle varie direzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Maria Teresa Di Matteo sarà il nuovo punto di riferimento al dicastero romano per il mondo dei porti e del trasporto marittimo. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, ad alcune associazioni di categoria sarebbe stato già comunicato informalmente che a lei verrà affidata la direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne. In uscita da questo ufficio è Mauro Coletta prossimo alla pensione ma che, secondo alcuni, potrebbe trovare ancora impiego presso il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Il vertice di questa direzione generale interessa in modo particolare le aziende e le associazioni del settore shipping perché ha fra le sue competenze la disciplina nazionale, comunitaria e internazionale della navigazione marittima, la promozione della navigazione a corto raggio, i servizi sovvenzionati di collegamento marittimo con le isole, il controllo e la vigilanza sulle attività autorizzate ed affidate agli organismi di classificazione, interventi a sostegno della flotta, delle costruzioni navali, della ricerca e dell' innovazione, e ancora attività d' indirizzo, vigilanza e controllo sulle Autorità portuali, anche con riferimento all' attuazione dei programmi infrastrutturali. Le indiscrezioni sull' imminente nomina della Di Matteo arrivano a pochi giorni di distanza dalla notizia che al sottosegretario ai Trasporti, Roberto Traversi, è stata assegnata la delega ai porti da parte della ministra Paola De Micheli. Traversi, esponente del Movimento 5 Stelle, dovrà coordinare le Autorità di Sistema Portuale con particolare riferimento ai lavori di ammodernamento infrastrutturale.



Nell'ambito della ormai imminente rivoluzione all' interno delle varie

MedCruise, Mangiarotti: Rifornimento GNL navi da crociera, ecco i porti - Mappatura - INTERVISTA

31 Aug, 2020 Intervista - Valeria Mangiarotti, direttore board Ambiente MedCruise - Il futuro delle navi da crociera è il GNL Nasce l' esigenza per il Mediterraneo, ma non solo, di ospitare infrastrutture per il rifornimento di queste navi, impianti che, ad oggi, non sono presenti. Lucia Nappi LIVORNO - Drastica riduzione delle emissioni di gas serra, questi sono gli obiettivi delle politiche europee entro il 2050. Le compagnie armatoriali nel settore crociera hanno pertanto assunto l' impegno a ridurre al minimo l' impatto ambientale delle navi, in navigazione e in porto, grazie all' utilizzo di nuove tecnologie, ma soprattutto con piani di espansione delle flotte che prevedono la costruzione di navi alimentate a GNL . La presenza nel settore crocieristico di navi alimentate a GNL sarà pertanto un fenomeno in crescita nei prossimi anni , già oggi le navi da crociera in costruzione per i vari gruppi armatoriali sono per la maggiorparte a gas naturale liquefatto. Da qui l' esigenza per il Mediterraneo di ospitare infrastrutture per il rifornimento di queste navi, impianti che, ad oggi, non sono presenti . Nel Mediterraneo centro-orientale non c' è infatti alcuna presenza di infrastrutture per il rifornimento diretto di GNL, esigenza di non trascurabile dal momento che nel Mediterraneo si muove il 30% del trasporto marittimo mondiale, oltre ad essere il secondo bacino al mondo, preceduto solo dai Caraibi, per il settore delle crociere. Il primo studio sulla distribuzione degli impianti di GNL nei porti di Mediterraneo, Mar Nero Mar Rosso e parte dell' Oceano Atlantico, è stato realizzato da MedCruise nel 2019 . Lo spiegato a Corriere marittimo, Valeria Mangiarotti, dal 2004 direttore del board Ambiente (Sustainability and Environmental Issues) di MedCruise, già vice presidente di MedCruise , inoltre sempre per il settore ambiente, rappresentante di **Assoport** in Espo (European Sea Port Organisation) 'MedCruise è l' associazione che riunisce più di 100 porti crocieristici suddivisi in Mar Mediterraneo, Mar Nero, Mar Rosso e parte dell' oceano Atlantico - sottolinea Mangiarotti: "Una realtà importante e riferimento a livello europeo del Mediterraneo. Nasce nel 1996 all' inizio erano pochi porti'. Di cosa si occupa la Task Ambiente di MedCruise? 'Cercare di trovare delle soluzioni compatibili a livello portuale per ridurre l' emissione delle navi da crociera in questi ultimi due anni. Abbiamo fatto degli studi sui rifiuti delle navi da crociera, progetti europei ed altro' - Lo studio sul GNL nei porti? 'Siamo partiti dalla distribuzione di un questionario a tutti i porti soci e associati, per capire come è lo stato dell' arte delle infrastrutture GNL. L' importanza della mappa permette di vedere quali porti sono pronti , non progetti in corso d' opera. In modo che le navi da crociera sappiano dove potere andare a fare rifornimento ' . Dove si trova la mappatura di questi porti? 'E' pubblicato anche nel sito di MedCruise, lo studio è iniziato nel 2018 e terminato a fine 2019 aggiornata continuamente. Credo che questo studio sia una pietra miliare perché nessuno ha fatto, a livello europeo ,una mappa dei porti sul GNL, siamo stati i primi. Quali risultati dallo studio? 'La mappa ci ha lasciato un po' perplessi perché è emerso che l' unico Stato veramente pronto per il GNL è la Spagna con Barcellona . Abbiamo suddiviso in small e big scale a secondo la misura del rifornimento di GNL - Sono comunque in parte pronti anche la Francia con Marsiglia e Alessandria d' Egitto.' L' Italia a che punto è? 'E' working progress, non abbiamo un porto che possa fare rifornimento per le navi da crociera. Molti porti sono in corso di lavorazione. In dirittura d' arrivo in Italia, i porti di Civitavecchia e Venezia. In realtà c' è la normativa europea la n. 94 del 2014 che riguarda il GNL ma anche il cold ironing'. Rispetto al cold ironing quale è la posizione di MedCruise? 'In



MedCruis pensiamo che non sia possibile il cold ironing per le navi da crociera. Ci sono degli studi in Italia sul cold ironing che MedCruise non segue, a tutt' oggi non siamo per il sistema delle banchine elettrificate



Corriere Marittimo

Focus

per le navi da crociera'. Perché non seguite i progetti sull' elettrificazione delle banchine? 'Perché arrivando più navi nello stesso momento, non si può pensare di soddisfare dei 'paesi galleggianti' di 5 mila persone. Inoltre se si riflette l' obiettivo è utilizzare energia pulita, ma da dove prende l' energia il porto? Dal carbone per esempio? Nel mondo ci sono sistemi di cold ironing: in Alaska, America che utilizzano energia dell' acqua, queste banchine elettriche sono però per i traghetti, ovvero navi che trasportano persone, ma rimangono poco tempo in banchina e poi ripartono. Mentre una nave da crociera può rimanere 8-9 ore in un porto'. Altre soluzioni rispetto a GNL? Durante il Summit World LNG di Roma, Tom Strang, responsabile ambiente Carnival Corporation - è intervenuto parlando di altri spiragli per l' idrogeno ed il cold ironing. Secondo MedCruise però, è utile fare una politica integrata in modo che gli armatori sappiano che i porti seguono un unico sistema. Solo così abbiamo una forza contrattuale . In che senso? 'Per esempio nel caso in cui i porti del Mar Nero, Odessa, oppure Costanza dicono di non essere interessati perché non sono nell' Europa. Questo è sbagliato perché una compagnia sapendo che un porto non ha rifornimento di GNL può cancellare lo scalo. Pertanto tutti i porti devono cercare di rientrare in questa politica integrata. Così come i porti del Middle East come la Turchia, la Siria adesso per problemi politici non fa più parte dell' Associazione' Lo studio inoltre cosa ha evidenziato? 'Quando è iniziato il GNL, l' utilizzo di fondi europei e la comunicazione con il territorio. In Italia i porti che non hanno avuto comunicazione con il sindaco e con la Regione, dopo hanno riscontrato problemi, del GNL spaventa la safety portuale, è necessaria pertanto una buona comunicazione con le istituzioni, altrimenti può verificarsi che l' opinione pubblica sia contro'. Quale sarà il futuro dei porti oltre al GNL? 'L' idrogeno e le energie rinnovabili, molti porti ormai hanno auto elettriche, illuminazione led. A livello internazionale come vi confrontate? 'Con Espo con Cruise Europe, sappiamo che nel Nord Europa specialmente in Finlandia ci sono diversi sistemi di GNL nei porti'. Dal punto di vista normativo? 'Non tutti gli Stati recepiscono le direttive europee contemporaneamente, l' Italia rispetto ad alcuni paesi è più indietro. Nel nostro Paese abbiamo una normativa nazionale del 2016 che recepisce la n. 94 del 2014, avevamo due anni di tempo per farlo e lo abbiamo fatto, anche se con due mesi di ritardo. E' importante recepire le normative europee in tempo utile, perché dal punto di vista concorrenziale ci sono altri stati che hanno progetti più avanti perché hanno recepito prima direttiva'.