



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 16 settembre 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

15/09/2020	L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo Pagina 5	<i>Bianca Longo</i>	23
<hr/>			

Trieste

16/09/2020	Il Piccolo Pagina 18	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	24
<hr/>			
16/09/2020	Il Piccolo Pagina 18	<i>D.D.A. E G.TOM.</i>	26
<hr/>			

16/09/2020	Il Piccolo Pagina 19	<i>D.D.A</i>	27
<hr/>			
16/09/2020	Il Piccolo Pagina 19	<i>D.D.A. E G.TOM.</i>	28
<hr/>			
15/09/2020	Trieste Prima		29
<hr/>			
15/09/2020	Trieste Prima	<i>NICOLÒ GIRALDI</i>	30
<hr/>			
15/09/2020	Trieste Prima		31
<hr/>			

Venezia

16/09/2020	Corriere del Veneto Pagina 13	<i>A. Zo.</i>	33
<hr/>			
16/09/2020	Il Gazzettino Pagina 38	<i>ELISIO TREVISAN</i>	34
<hr/>			
16/09/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	<i>CARLO MION</i>	35
<hr/>			
15/09/2020	Venezia Today		37
<hr/>			
15/09/2020	Venezia Today		39
<hr/>			

Savona, Vado

16/09/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 37		40
<hr/>			
16/09/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21	<i>GIOVANNI VACCARO</i>	41
<hr/>			
15/09/2020	Corriere Marittimo		42
<hr/>			
15/09/2020	Il Vostro Giornale		44
<hr/>			
15/09/2020	Informatore Navale		45
<hr/>			
15/09/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	47
<hr/>			
15/09/2020	Sea Reporter		48
<hr/>			
15/09/2020	Ship Mag		50
<hr/>			
15/09/2020	The Medi Telegraph		51
<hr/>			

Genova, Voltri

16/09/2020	Il Secolo XIX Pagina 21	<i>MARIO DE FAZIO EMANUELE ROSSI</i>	52
<hr/>			

16/09/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	54
	Porto, i soldi europei già pronti per la diga	
16/09/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	56
	Il Recovery fund per moli green e digitali	
16/09/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7	58
	"La Torre Piloti non doveva stare lì" Tre anni di carcere per l' ammiraglio	
16/09/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 51	60
	Torre piloti bis, ecco le condanne per il crollo	
16/09/2020	Corriere della Sera Pagina 20	61
	Torre piloti, pena di 3 anni all' ammiraglio	
15/09/2020	Ansa	62
	Torre piloti bis, condannato a 3 anni l' ammiraglio Angrisano	
15/09/2020	Genova Today	63
	Processo bis torre piloti, condannati Angrisano e altri 6	
15/09/2020	Informazioni Marittime	64
	Torre piloti Genova, tre anni per l' ammiraglio Angrisano	
15/09/2020	Ship Mag	65
	Tragedia della Torre piloti, Angrisano condannato a tre anni. Due anni a Capocaccia	
15/09/2020	Shipping Italy	66
	Processo torre piloti a Genova: assolto Gavarone e condannati Angrisano, Capocaccia e Lettich	
15/09/2020	The Medi Telegraph	67
	Torre piloti, tre anni di carcere per l' ammiraglio Angrisano	
15/09/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14	68
	Ente Bacini di Genova: Mauro Vianello presidente	
16/09/2020	La Gazzetta Marittima	69
	Rinnovati i vertici di Ente Bacini S.r.l. La Gazzetta Marittima	

La Spezia

16/09/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 41	70
	Authority verso il commissariamento Di Sarcina pronto a salire in plancia	
15/09/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	71
	Bucchioni e la riforma (sbagliata) dei porti	
15/09/2020	Ship Mag	72
	Porti, gli effetti da correggere di una riforma sbagliata / L' intervento	
15/09/2020	Shipping Italy	73
	Porti: gli effetti da correggere di una riforma sbagliata	

Ravenna

16/09/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41	74
	Approvata la variante che consente di svuotare la cassa di colmata del centro Sapir	
15/09/2020	Ravenna Today	75
	I fanghi di dragaggio riutilizzati come materiali da riempimento: passi avanti per l' hub portuale	
15/09/2020	RavennaNotizie.it	76
	Porto di Ravenna. Autorizzazione al recupero di rifiuti speciali non pericolosi, Frati (Pd): "Tappa importante per la ripartenza del sistema portuale"	

Livorno

15/09/2020	Corriere Marittimo <i>LUCIA NAPPI</i>	77
	Livorno città-porto, caso di governace allargata studiato dalle Università di Rotterdam	

14/09/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	78
<hr/>			
16/09/2020	La Gazzetta Marittima		79
<hr/>			
16/09/2020	Il Tirreno Pagina 17		80
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

16/09/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 10	Matteo Meneghello	81
<hr/>			
15/09/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	83
<hr/>			
15/09/2020	Giornale Radio		84
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/09/2020	Corriere Adriatico Pagina 17		85
<hr/>			
16/09/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42		86
<hr/>			
15/09/2020	Ancona Today		87
<hr/>			
16/09/2020	Ancona Today		88
<hr/>			
16/09/2020	Ansa		89
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/09/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1		90
<hr/>			
15/09/2020	Port News	REDAZIONE PORT NEWS	91
<hr/>			
16/09/2020	La Gazzetta Marittima		92
<hr/>			

Napoli

16/09/2020	Il Mattino Pagina 24		93
<hr/>			
15/09/2020	Cronache Della Campania		94
<hr/>			

Bari

16/09/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 29		95
<hr/>			

15/09/2020	FerPress		96
AdSP Adriatico meridionale partner del Progetto PROMARES per sviluppo del trasporto merci marittimo e multimodale			
15/09/2020	Il Nautilus	SCRITTO DA REDAZIONE	97
AdSP MAM: domani, conferenza stampa di presentazione del sistema di digitalizzazione delle procedure doganali			
15/09/2020	Informazioni Marittime	GIUSEPPE GALASSO	98
A Bari presentazione delle procedure doganali digitalizzate			
15/09/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	99
Sistema di digitalizzazione delle procedure doganali			
16/09/2020	La Gazzetta Marittima		100
Sedimenti nel bacino portuale: verso nuove batimetrie a Bari La Gazzetta Marittima			

Brindisi

16/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 10	101
Yilport punta su Brindisi per un terminal crociere			
16/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	103
«Aspetto da Edison i dettagli Ma il futuro è nel metano»			
16/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	104
Analisi dei fondali quasi concluse «Inquinati ma non più del previsto»			
15/09/2020	L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo	Pagina 3	106
Sviluppo dei porti minori e promozione del crocierismo In Puglia parte il Progetto Themis da 2,6 milioni di euro			

Taranto

16/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 9	107
«Fare sistema è il modello-chiave per lo sviluppo di questo territorio»			
16/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10	109
Yilport, fari su Brindisi per il terminal crociere			
16/09/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 11	111
Il Cocer: «Polvere rossa sulla caserma D'Onofrio Trasferire il personale alla banchina Torpediniere»			
15/09/2020	Basilicata 7		112
Zes e rilancio economico di Matera e provincia, le riflessioni di Pierluigi Diso (Lega)			
15/09/2020	Giornale Mio		114
Presidente e gli incentivi per il Sud e le Zes ?			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

16/09/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 26	116
Controlli di sicurezza al porto, D' Agostino non molla			
16/09/2020	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 19	117
«Port Authority, la replica è temeraria»			
15/09/2020	Informazioni Marittime		118
Simiani (PD) visita il porto di Gioia Tauro			
15/09/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	119
Marco Simiani, in visita al porto di Gioia Tauro			
15/09/2020	Stretto Web		120
Reggio Calabria, le strategie per il presente e il futuro del Porto di Gioia Tauro: la visita del dott. Simiani			
15/09/2020	Zoom 24		121
Porto Gioia Tauro, visita del responsabile Infrastrutture del Pd Simiani			

Olbia Golfo Aranci

16/09/2020	L'Unione Sarda	Pagina 5	122
<hr/>			
«Per noi l' ordinanza è inapplicabile»			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/09/2020	Gazzetta del Sud	Pagina 26	123
<hr/>			
Autostrade del mare Authority in pressing			

16/09/2020	Gazzetta del Sud	Pagina 22	124
<hr/>			
Al Marina del Nettuno c' è il Corelli Jazz Sextet			

Palermo, Termini Imerese

15/09/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	125
<hr/>			
Grimaldi "bissa" sulla Sicilia			

15/09/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 14	126
<hr/>			
Grimaldi raddoppia			

15/09/2020	Affari Italiani		127
<hr/>			
Grimaldi potenzia la rotta tra Livorno e Palermo con la ro-pax Cruise Smeralda			

15/09/2020	Ildenaro.it		128
<hr/>			
Grimaldi, nuova nave per Palermo: il gruppo consolida la sua leadership nei collegamenti con la Sicilia			

15/09/2020	Messaggero Marittimo		129
<hr/>			
Grimaldi potenzia la Livorno-Palermo <i>Veziò Benetti</i>			

15/09/2020	Transportonline		130
<hr/>			
Grimaldi potenzia il collegamento tra Livorno e Palermo			

Focus

15/09/2020	L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo	Pagina 2	<i>Sebastiano D'Agostino</i>	131
<hr/>				
Crociere, ripartono dall'Italia anche le navi Costa				

15/09/2020	L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo	Pagina 3	<i>Alessia Spataro</i>	133
<hr/>				
Trasporto container via mare, segnali di ripresa				

16/09/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 1	<i>ALBERTO GHIARA</i>	135
<hr/>				
«Governo poco attento ai terminal»				



La Cassazione sblocca i **permessi** agli ergastolani ostativi: esce subito **Montanti**, mandante del **delitto Livatino** proprio 30 anni dopo. Un bel modo di ricordarlo



Mercoledì 16 settembre 2020 - Anno 12 - n° 256
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

INTERVISTA A BETTINI

“Attaccano Conte perché il nostro governo è libero”



● CANNAVÒ A PAG. 4

UN NESSO LFC-CAMICI

Film commission: la Regione da sei mesi sapeva tutto

● MILOSA, PACELLI, SPARACIARI E VERGINE A PAG. 2-3

ONOREVOLI MOTIVI

I nominati sono tutti per il No (e la poltrona)

● A PAG. 7

PARLA AIRAUDDO (FIOM)

“Con Fca l'Italia rischia: il premier chiami Macron”

● DI FOGGIA A PAG. 9

» COLMEGNA RICORDA

“Don Roberto, uomo di Vangelo e non buonista”

» Gianni Barbacetto

È stato ucciso da uno di quelli a cui portava aiuto. Don Roberto Malgesini, “prete degli ultimi”, è stato accolto da un senzatetto di origini tunisine con problemi psichici. Lo ricorda don Virginio Colmegna. “Non era un prete sprovvisto che faceva il buonista, aveva fatto una scelta comprendendo la complessità.”

A PAG. 16



Come si chiamava QUEL LIBRO?



GLI SMEMORATI PER 13 ANNI BEST-SELLER E GIORNALI HANNO INCITATO LA CASTA A FARE SACRIFICI E RISPARMI. ORA CHE LI HA FATTI, VOTANO NO

● GIARELLI E SALVINI A PAG. 6-7

Mannelli



TRA PACE E LOCKDOWN

Israele, storico accordo e virus “miscredente”

● SCUTO A PAG. 14



LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Briatore impari da B. a pag. 8
- **Viroli** Un premio dedicato a Willy a pag. 11
- **Truzzi** Il Sì non è l'11 settembre a pag. 11
- **Robecchi** Scuola, il virus-cazzata a pag. 11
- **Corlazzoli** Un maestro racconta a pag. 17

30 ANNI DALLA MORTE

Moravia: troppi gli indifferenti e pochi gli eredi

● PARIS A PAG. 18



La cattiveria

Zangrillo: “Berlusconi dimostra che il virus si batte seguendo le regole”. Decisiva la condanna per frode fiscale

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Arresti referendari

» Marco Travaglio

Tetragono sul Sì fino all'altro ieri, confessò che iniziò a titubare. Più passano i giorni e più il fronte del No si popola di personaggi di preclara moralità che mi inducono a ripensarmi. Come si fa a votare Sì quando Silvio B. (4 anni definitivi per frode fiscale, senza contare il resto), Roberto Formigoni (5 anni e 10 mesi per associazione di delinquere, corruzione e finanziamento illecito), Paolo Cirino Pomicino (1 anno e 10 mesi per finanziamento illecito e corruzione) e Vittorio Sgarbi (6 mesi e 10 giorni per truffa allo Stato e falso) tifano No? Vabbè, faccio finta di niente. Poi però mi imbatto, sul “Riformatorio”, in uno straziante appello dei “socialisti per il No” contro “questo taglio reazionario” e “il liberale che ha in sé l'indebolimento dello Stato di diritto”. Tra i firmatari, i migliori ragazzi dello Zoo di Bettino. Nel ramo incensurati, spiccano Acquaviva, Boniver, Cazzola, Cicchitto (la tessera P2 numero 2232 che combatte i “tagli reazionari” è sempre uno spasso), Covatta, Bobo Craxi & C. Segue la sezione pregiudicati (per tacere dei prescritti e dei miracolati): Carlo Tognoli (3 anni e 3 mesi per ricettazione), Paolo Pillitteri (4 anni per corruzione), Stefania Tucci vedova De Michelis (3 anni definitivi per la maxitangente Enimont), Beppe Garesio (8 mesi per corruzione e finanziamento illecito), Luigi Crespi (6 anni 9 mesi in appello per bancarotta fraudolenta e falso in bilancio, annullati dalla Cassazione per ridurre la pena dopo la controfirma Renzi), a cui Bobo ha voluto aggiungere la buonanima di papà Bettino che “se fosse vivo voterebbe No” (10 anni definitivi per corruzione e finanziamento illecito). Più che un appello, un'ora d'aria.

Sempre sul Riformatorio, un altro giovane virgulto garofanato, Claudio Martelli (8 mesi per finanziamento illecito, più una condanna prescritta per la bancarotta fraudolenta del Banco Ambrosiano), annuncia *coram populo* il suo No e subito i Circoli de l'Avanti! (da lui stesso diretto) lo candidano a presidente della Repubblica. Totale: 52 anni e 10 mesi di reclusione. Come non essere della partita? Mentre penocchio fra il Sì e il No, un altro giuriconsulto di chiara fama s'aggiunge a nobilitare il fronte del No: Attilio Fontana, sgoventatore di Lombardia, per ora solo indagato e dunque incompatibile con gli appelli di cui sopra: “La nostra Costituzione è equilibrata e ha una serie di pesi e contrappesi” (purtroppo insufficienti a metterci al riparo da lui), “per cambiarla è necessario farlo in maniera assolutamente serio (sic, ndr)”. Quindi mi sa che è meglio rinviare il referendum in attesa che la Costituzione la riformi lui in maniera assolutamente serio: a quattro mani con Gallera. O con suo cognato, alle Bahamas.



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MERCOLEDÌ 16 SETTEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 220 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

TRAGEDIA DELL'IMMIGRAZIONE NON L'HANNO ESPULSO HA UCCISO UN PRETE

Dal 2015 il tunisino che ha accoltellato don Roberto doveva lasciare l'Italia. Ma per la sinistra è tutta colpa dell'«odio»

Stefano Zurlo

Un tunisino da trent'anni in Italia e dal 2015 oggetto di diversi provvedimenti di espulsione ha ucciso a Como don Roberto Malgesini, il «prete degli ultimi», che da anni aiutava l'uomo e i senzatetto della città.

con Borgia, Bilosilavo e Sartini alle pagine 2-3 e 4

QUEL SACERDOTE VITTIMA DI CHI NEGA VERITÀ E REGOLE

di Alessandro Sallusti

La prima notizia ufficiale parlava di un prete ucciso a Como da un pazzo. Con il passare delle ore, a fatica, il «pazzo» - nel frattempo arrestato - è diventato un «pazzo senzatetto». C'è voluto un po' di tempo perché sui siti e nei tg di Stato, nelle pieghe dei servizi, si ammettesse marginalmente ciò che invece era noto dal primo minuto, cioè che il «pazzo senzatetto» era un immigrato. Non solo, il «pazzo senzatetto» - un tunisino - era un immigrato irregolare che aveva subito numerose ingiunzioni di espulsione dall'Italia ovviamente tutte ignorate. E della sua «pazzia» non si trova traccia medica.

Ma ancora ieri sera era difficile trovare la parola «immigrato irregolare» nei resoconti dell'omicidio di don Roberto Malgesini, 51 anni. «Ucciso a coltellate il prete degli ultimi», titolava il sito de *La Repubblica* che posizionava la notizia ben dopo quelle su Ilary Blasi, Flavio Briatore e le avventure di un cucciolo di golden retriever; meglio, come gerarchia, faceva il *Corriere della Sera*, che sull'identità dell'arrestato era però altrettanto vago: «Prete degli ultimi ucciso in piazza da un senzatetto».

Il motivo di tanta ritrosia ad

ammettere da subito la semplice verità (immigrato uccide prete) è semplice: la notizia urta contro la narrazione ufficiale - da tempo diventata pensiero unico - che gli immigrati sono tutti brava gente vittime del nostro egoismo. Non è così ovviamente: ci sono immigrati bravi, altri farabutti e altri ancora assassini (esattamente come tra i nativi) e non ammetterlo non solo non risolve il problema dell'integrazione, ma alla lunga diventa pericoloso.

Non credo che don Roberto, prete in odore di santità per la sua disponibilità verso gli ultimi, avrebbe condiviso questa tesi. Non per nulla scelse di fare il prete e non il giornalista, l'amministratore o il politico, categorie che nella società hanno altri compiti e ruoli: raccontare i fatti per come sono, garantire pace sociale, legalità e sicurezza per tutta la comunità. Don Roberto è stato ucciso perché non lui, volontario dell'accoglienza a prescindere, ma tutti noi abbiamo fallito. Del resto, quando si mettono l'ideologia e la demagogia davanti al buon senso, è ovvio che può finire male. Quell'immigrato, che è stato anche nel cuore di don Roberto, non doveva né poteva stare qui. Chi ha sostenuto e sostiene il contrario guardi in faccia la realtà e si prenda le sue responsabilità.



LA POLEMICA
Quella «Pietà nera»
stravolge l'arte
L'amore non guarda
il colore della pelle

di Vittorio Sgarbi a pagina 4



FONDAZIONE OPEN

Era una bufala l'inchiesta sui soldi di Renzi e Carrai

Massimo Malpica

Nessun reato. Per questo la sesta sezione della Cassazione ha accolto il ricorso di Marco Carrai contro il sequestro della Fondazione Open. L'imprenditore e braccio destro di Matteo Renzi è accusato di finanziamento illecito all'ex premier tramite la Fondazione. La sentenza ribalta la decisione del Riesame e anche la stessa inchiesta.

a pagina 10

NEL MIRINO L'ex premier Matteo Renzi, leader di Italia Viva

FRA I 557 PROGETTI ANCHE MOLTI DISCUTIBILI I soldi Ue per olive, acquari e stelle Le ideone del governo per ripartire

Antonio Signorini

Dal dossier su come il governo intende spendere i soldi europei del Recovery fund emerge una precisa visione dell'Italia. Un po' agraria, con 1,2 miliardi da stanziare per «l'ammodernamento degli impianti di molitura olive» e un po' fantascientifica, con i 3,5 miliardi per la *Space economy*.

a pagina 6

PROMESSA COL TRUCCO

Conte: «Potete cacciarmi se sbaglio sul Recovery» Così si blinda fino al 2022

a pagina 7

IL RETROSCENA Zingaretti e Conte: un patto anti rimpasto

di Adalberto Signore

Mancano ancora cinque giorni alla chiusura delle urne e nel Pd già stanno volando gli stracci su come gestire la delicata fase post voto. A largo del Nazareno, infatti, il timore è che il risultato complessivo delle regionali non sorriderà ai dem. È questo a prescindere da come andranno le cose in Toscana, certamente la partita più delicata di tutte. Non solo perché si tratta di una regione storicamente rossa, da sempre presidiata dal centrosinistra, ma anche perché a sfidare il candidato del Pd Eugenio Gianni è la leghista Susanna Ceccardi. In verità, però, a preoccupare i vertici dem, allarmati da sondaggi tutt'altro che tranquillizzanti, è il quadro complessivo delle regioni al voto (Campania, Liguria, Marche, Puglia e Veneto).

Così, è nelle cose che la strategia da adottare a urne chiuse si fa da ora oggetto di un confronto serrato tra le (...)

segue a pagina 9

all'interno

LA LOTTA AL COVID

Caos a scuola: aria di sciopero È lite sui tamponi

Francesca Angeli
servizi da pagina 12 a pagina 15

SVOLTA IN MEDIORIENTE

Israele-Emirati accordo storico (grazie a Trump)

di Fiamma Nirenstein
a pagina 17

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIRE IN ABBOBBIATO, IL 3303 ROMA) R. C. ZINGARETTI, ART. 1 C. 103

Advertisement for Prostanol medicine, featuring a box of the product and text: 'IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA', 'E NON HAI PIÙ SCUSE', 'SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT'.

Advertisement for an interview with Carlo Rovelli: 'L'INTERVISTA Carlo Rovelli «Aventura e scetticismo La fisica è come la vita» di Davide Brullo'. Includes a small photo of Rovelli.

Advertisement for PONZI SpA: 'PONZI SpA INVESTIGAZIONI AZIENDALI'. Lists services like 'Concorrenza Sleale', 'Assenteismo', 'Abusi legge 104', 'Osservazioni dinamiche'. Includes contact info for Milan and Rome.



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 16 settembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Crema, tracce di sangue vicino a una cisterna

Sabrina, giallo infinito
L'auto data alle fiamme
restituisce altre ossa

G. Moroni e Ruggeri a pagina 13



Milano, dalla Regione 3 miliardi

Tremila cantieri
in un mese
per ripartire

Anastasio a pagina 24



«Tamponi più veloci per i bambini»

Il ministro della famiglia, Bonetti: serve una corsia preferenziale, non possiamo tenere nell'incertezza scuole e genitori
Il Comitato tecnico rinvia la decisione sulla riduzione della quarantena. Più pazienti in terapia intensiva: sono oltre 200

Servizi
alle p. 8, 9 e 10

Grandi opere, non mance

Se falliamo
il Recovery Fund
roviniamo l'Italia

Raffaele Marmo

Se falliamo sul Recovery Fund avete il diritto di mandarci a casa. Una frase a effetto, una sfida, una scommessa: se non fosse che l'avviso del premier Giuseppe Conte, davanti agli studenti dell'Istituto «De Gasperi» di Norcia, può andare bene per un titolo e per acchiappare like - i famosi 'mi piace' - su Facebook, ma non promette tanto bene come prospettiva. Ad Alcide De Gasperi, del resto, non sarebbe mai venuto in mente di ipotizzare una débâcle per il Piano Marshall. Ma questa è l'estetica della comunicazione. Il punto preoccupante è, invece, sostanziale.

Continua a pagina 2

IL PRETE DEGLI ULTIMI UCCISO DA UN MIGRANTE CHE AIUTAVA LA CONFESSIONE DEL KILLER: AVEVO PAURA DEL RIMPATRIO



Don Roberto Malgesini, 51 anni, ammazzato ieri a coltellate a Como

DARE LA VITA
PER UN ALTRO

Servizi e Rondoni da pagina 2 a 5

DALLE CITTÀ

Nel Milanese

Tamponi positivi
nelle scuole
Già isolate
quattro classi

Bonezzi nelle Cronache

Milano, sul Linate-Roma

Esami-lampo
ai viaggiatori
Gli infetti a terra

Servizio nelle Cronache

Milano, il killer silenzioso

Amianto alla Scala
Si allunga l'elenco
delle vittime

Consani e Palma nelle Cronache



Le puntate perse dalla Rai salvate da un fan

Un tesoro in 43 nastri
E rivive Alto gradimento

Pacini a pagina 19



Visitabile la dimora romana del grande attore

Tutti a casa (di Albertone)
Villa Sordi apre le porte

Bertuccioli a pagina 28

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

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serenoa repens che con il suo alto contenuto in selenio e in acido fenilacetico, protegge e riduce le infiammazioni.

30 CAPSULE MOLTICHE

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Dossier evangelismo, l'internazionale reazionaria; anoressia, malattia sociale; paura bianca negli Usa; memoria di un settembre nero



Domani l'ExtraTerrestre

TRIVELLE Eni e governo annunciano un centro di stoccaggio di Co2 al largo di Ravenna, il più grande al mondo. Ma non è l'uscita dal fossile



Culture

PORDENONELEGGE Sarà Julia Phillips a inaugurare oggi il festival con il suo romanzo «La terra che scompare»
Guido Caldiron pagina 10

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

il manifesto

quotidiano comunista

MERCOLEDÌ 16 SETTEMBRE 2020 - ANNO L - N° 221

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Da sinistra Netanyahu, Trump, il ministro degli Esteri del Bahrain e il suo omologo emiratino sul balcone della Blue Room, ieri alla Casa bianca, dopo la firma foto Ap



A Casa Trump va in scena l'Accordo di Abramo, che normalizza le relazioni tra Israele, Emirati e Bahrain creando un inedito fronte comune anti-Iran. È il nuovo ordine regionale del Medio oriente, che lascia i palestinesi senza diritti, intrappolati nella loro terra pagine 8, 9

Economia
Le contromisure per allontanare la deflazione
LUGI PANDOLFI
Com'era prevedibile - non tutti gli analisti economici concordano però su questa previsione - la «crisi dal lato dell'offerta e dal lato della domanda» sta sempre più virando verso una classica crisi di domanda. A confermarlo, adesso, c'è anche l'ultima stima dell'Istat sui prezzi al consumo per l'intera collettività (Nic). Aumento fiacco dello 0,3% su base mensile e diminuzione dello 0,5% su base annua (da -0,4% del mese precedente), ad agosto, inflazione «acquisita» per il 2020 pari a zero.
— segue a pagina 15 —

Sinistra
Le scelte sul metodo e sul merito della ricostruzione
ALDO CARRA
Forse si dovrà mettere mano al funzionamento del nostro Parlamento e della democrazia rappresentativa. Certamente dovremo cogliere la grande occasione di progettare una ripresa dell'economia per indirizzarla verso uno sviluppo sostenibile utilizzando una discreta quantità di risorse che l'Europa metterà a disposizione. Ed era da settant'anni che non si presentava una occasione del genere.
Sul primo obiettivo si potrà partire una volta smaltito l'esito del voto di domenica.
— segue a pagina 15 —

ANTITRUST, SANZIONE DI 5 MILIONI A POSTE ITALIANE PER MANCATO RECAPITO DELLE RACCOMANDATE

Non c'è posta per te, è multa record

■ Multa record per Poste Italiane: cinque milioni - il massimo previsto - da parte dell'Autorità garante del mercato e della concorrenza per pratica scorretta nella consegna delle raccomandate. Dopo una lunga istruttoria con controlli sul campo, l'Autorità ha certifi-

cato che in molte occasioni Poste italiane decideva deliberatamente di non consegnare le raccomandate, lasciando l'avviso di giacenza. Ma in questo modo i ritardi hanno portato al blocco della giustizia penale con molte cause prescritte per i tempi troppo lunghi. Da qui

la maxi multa considerata comunque «non deterrente per un'azienda con 3,5 miliardi di fatturato». La risposta di Poste Italiane è altrettanto dura: «Inaccettabile, noi sempre corretti e trasparenti». E l'annuncio di ricorso al Tar.
VALOTTA PAGINA 5

COVID, LA DECISIONE DEL CTS
Resta la quarantena di 14 giorni
■ Non cambia nulla, è prevalsa la «linea della prudenza» fanno sapere dal ministero della Salute a conclusione del vertice con il Comitato tecnico scientifico chiamato a valutare la proposta di abbreviare la durata dell'isolamento per i casi sospetti, attualmente fissata a quattordici giorni. CAPOCCIA PAGINA 2

REGIONALI

Emiliano cerca i delusi di sinistra e i voti M5S



■ Per la Grande Rimonta di Michele Emiliano saranno decisivi i voti del M5S, ma anche la sinistra diffusa e delusa che gli aveva voltato le spalle. E che ora ha paura della vittoria della destra sovranista di Fitto, Meloni e Salvini. Il presidente uscente: «Ho imparato dai miei errori». CARUGATI PAGINA 4

all'interno

Recovery plan 557 progetti, un mese per scegliere

ANDREA COLOMBO PAGINA 2

M5s Scontro su Rousseau, arriva il pompiere Grillo

GIULIANO SANTORO PAGINA 5

Referendum Se i 5 Stelle pagano gli spot di Salvini

ANDREA FABOZZI PAGINA 5

COMO

Solo con i più poveri, ucciso don Roberto



■ È stato ucciso, in strada a Como, don Roberto Malgesini, il prete dei più poveri, dei senza fissa dimora, dei migranti. Il sacerdote è stato accoltellato ieri mattina da un uomo con problemi psichici. In città, negli ultimi anni, una destra sempre più violenta e aggressiva. MAGGIORA PAGINA 6

OMOFobia

Caivano dà l'addio a Paola

■ La chiesa di San Paolo è proprio a una delle estremità del Parco Verde di Caivano. È la parrocchia dove sono stati battezzati Maria Paola Gaglione e Ciro Migliore. I due ragazzi vivevano nel complesso di palazzoni sorti nel dopo terremoto del 1980 per riversarsi gli sfollati, i rispettivi appartenenti separati solo da un viale. Nella stessa chiesa ieri pomeriggio don Patriciello ha celebrato i funerali di Maria Paola, 18 anni appena compiuti, uccisa dal fratello mentre cercava di scappare con Ciro, il fidanzato transventenne. POLLICE A PAGINA 6

LESBO

I rifugiati non si fidano, pochi nel nuovo campo



■ Il presidente del Consiglio europeo Michel visita il nuovo campo, dove solo in mille hanno deciso di stare. Gli altri non si fidano. L'Ue chiude, solo la Germania disposta ad accogliere 1.500 persone. Mentre davanti alla Libia si registra una nuova tragedia: almeno 22 i morti in un naufragio. NICOLOSI E LANIA PAGINA 7

00316
Poste Italiane SpA, In. a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giar/CRM/23/21/03
9 770025 213000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 256 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 16 Settembre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Un giallo italiano
Mauro De Mauro la verità negata 50 anni dopo, solo ombre e sospetti
Massimo Novelli a pag. 15



L'attacco azzurro
L'ex bomber Giordano «Mertens-Osimhen insieme sono da sogno»
Bruno Majorano a pag. 17



La storia
Da Vallanzasca a Johnny lo Zingaro quei banditi in fuga beffati dall'amore
Marco Ciriello a pag. 12



Verso il voto
SE L'ITALIA MODERATA SPARISCE DALLE URNE

Alessandro Campi

Le imminenti elezioni regionali saranno interessanti da seguire per gli effetti che potrebbero derivarne: quelli sul governo, sui rapporti tra i partiti che lo sostengono, sugli equilibri interni al centrodestra, sulle ambizioni di questo o quel leader, ecc. Reggerà Conte a una sconfitta rovinosa del M5S? Il partito della Meloni sopravvincerà la Lega di Salvini? Riuscirà il Pd a mantenere una qualche presa su quell'Italia di mezzo - dalla Toscana alle Marche - dove un tempo la sinistra esercitava un'egemonia assoluta?

Ma accanto a questi, che sono gli effetti primari e diretti, altrettanto interessanti da valutare saranno quelli secondari o indiretti, relativi ad esempio agli umori collettivi che più di altri avranno inciso sugli orientamenti di voto. E' la prima volta che gli italiani sono chiamati a pronunciarsi politicamente, in una percentuale assai significativa, da che è scoppiata la pandemia. Gli ultimi mesi hanno registrato un accumulo crescente di ansia e preoccupazione, quando non di rabbia vera e propria. Come si tradurranno elettoralmente questi stati d'animo?

In un Paese che da anni inclina al radicalismo (in primis verbale), grazie anche al cattivo esempio offerto da molti esponenti di punta della scena nazionale, attraversato da crescenti tensioni sociali e ideologiche, non c'è il rischio che ad uscire premiati dal voto siano soprattutto quei partiti che del risentimento sociale, delle paure diffuse nell'opinione pubblica e delle frustrazioni generate dalla crisi economica hanno fatto un'efficace arma di propaganda?

Continua a pag. 35

Scuola, vergogna sciopero nei giorni della ripartenza

►L'Unicobas ha annunciato l'agitazione nazionale per il 24 e il 25 settembre. Si apre il fronte del nuovo rinvio: Castellammare in classe il primo di ottobre

Neppure il tempo di tornare a scuola che scatta lo sciopero. L'Unicobas ha annunciato l'agitazione nazionale nei giorni della ripartenza. Mentre si apre il fronte di ulteriori rinvii, come a Castellammare dove il sindaco ha stabilito il ritorno nelle aule per il primo ottobre. Ma i genitori attaccano: «Colpa della movida senza controlli».

Capone, D'Amora e Loiacono alle pagg. 2 e 3

Il focus Le ragioni del sì e del no
Perché non si voterà solo per il taglio dei parlamentari

Valerio Onida, professore emerito di Diritto costituzionale a Milano, è per votare sì al taglio dei parlamentari: «Non sono in gioco valori costituzionali primari». Per il no si schiera Massimo Villone, professore emerito di Diritto costituzionale alla Federico II: «La riduzione dei costi, un falso mito». Calò a pag. 6

L'Italia migliore
Dopo gli infermieri ecco i professori eroi tra fantasia e coraggio

L'altra faccia, opposta e virtuosa, del sindacalismo a vanvera. Dopo gli infermieri, i professori eroi che nella scuola credono. Ecco le loro storie. Servizio a pag. 3

Firma alla Casa Bianca
La storica pace Israele-Emirati che aiuta Trump e il Medioriente

Bernard E. Selwan Khoury

Il presidente americano Donald Trump e il primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu hanno incontrato, ieri, i ministri degli Esteri degli Emirati Arabi Uniti e del Bahrein presso la Casa Bianca, per sottoscrivere gli storici accordi di normalizzazione tra Israele e i due Paesi arabi. Per l'occasione, Trump ha dichiarato che «la sottoscrizione degli accordi di Abraham cambierà il corso della storia e segnerà l'alba di un nuovo Medio Oriente».

Continua a pag. 35
Guaïta a pag. 13

Caivano L'addio alla ragazza vietato al fidanzato. Il parroco: basta odio



Folla, palloncini bianchi e volo di colombe per l'addio a Maria Paola Gaglione. Renato Esposito/NEWFOTODIUS

Maria Paola e Ciro separati anche al funerale

Daniela De Crescenzo a pag. 11

Napoli, la falce dei vigili urbani 150 in quarantena

►Nel reparto del centro storico 14 agenti positivi. Il Comune: precauzione per la salute della città

Paolo Barbuto

Quattordici vigili contagiati, 150 in quarantena, il focolaio della sezione "San Lorenzo", la più grande della città, impone misure drastiche. Uffici chiusi e servizi cancellati. L'assessore Clemente: «In campo azioni per tutelare la salute degli agenti e del cittadino». I rampanti, nel frattempo proseguono, si teme per contatti con agenti di altre zone della città. In Cronaca

Covid e trasporti
Le regole incerte e l'assenza del governo

Paolo Balduzzi

Abbiamo sperato che l'estate da sola si portasse via tutti i problemi del Paese. Continua a pag. 35

Al Pascale La donna curata per un tumore
La favola della piccola Aurora nata con la mamma in chemio

Maria Chiara Aulisio

Si chiama Aurora, è bella e in ottima salute. Ora dorme serena tra le braccia della mamma, una giovane donna forte e determinata, pronta a tutto pur di veder nascere sua figlia. Consiglia, 42 anni, al terzo mese di gravidanza scopre di avere un tumore al seno. Sono i medici del Pascale, tenaci e caparbi, che all'ipotesi di farla abortire non vogliono neanche pensarci, a trovare il modo di curare la mamma e far nascere la piccola. In Cronaca



SECURITY 60
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60 PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ

www.security60.it www.tecnometalsystem.it





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 256 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Mercoledì 16 Settembre 2020 • ss. Cornelio e Cipriano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il talent show X-Factor ora fa sul serio: «Con noi torna la musica»
Ravarino a pag. 23



L'intervista Marcello Lippi «Da Pirlo a Gattuso sarà una Serie A in stile Mondiale»
Angeloni nello Sport



Dzeko verso la Juve La Roma soffia Kumbulla alla Lazio in arrivo anche De Sciglio e Milik
Nello Sport



Il Messaggero META!
ilmessaggero.it/sport

Capienza e trasporti L'incertezza delle regole e l'assenza del governo

Paolo Balduzzi

Abbiamo sperato che l'estate da sola si portasse via tutti i problemi del Paese, o se non tutti, perlomeno quelli con cui l'emergenza sanitaria ci ha costretto a convivere negli ultimi sei mesi. E abbiamo anche creduto - cittadini, studenti, lavoratori, imprenditori - a quanti ci avevano promesso una riapertura di aziende e scuole con una parvenza di normalità, e solo piccoli ma giustificati sacrifici personali.

Finite le vacanze, staccata giustamente la spina dai nostri problemi quotidiani, ci siamo subito accorti che ci eravamo illusi. Dai trasporti alla scuola, dai vaccini ai progetti per il futuro del Paese, le risposte che ci aspettavamo non sono mai arrivate. Inutile negarlo: il caos che ancora regna, in queste ultime settimane dell'estate, è frutto principale dell'emergenza sanitaria che ci ha colpito; ma è anche figlio di una eccessiva approssimazione nell'affrontare i problemi da parte di chi aveva e ha la responsabilità, se non di risolverli, almeno di provare a farlo senza peggiorare la situazione. E la ragione di questa approssimazione non può essere certo la fretta. Abbiamo avuto tempo e modo di studiare e cominciare a capire come evolve la diffusione del virus; soprattutto, abbiamo potuto osservare esperienze, tentativi, soluzioni efficaci sperimentate in altri Paesi.

Continua a pag. 14

Scuola in salita: c'è lo sciopero

►Dopo il voto che bloccherà le lezioni sabato e lunedì, aule chiuse in molti comuni fino al sabato successivo per un'agitazione indetta per il 24 e 25. Disagi per le famiglie

ROMA Come se non bastassero i problemi legati agli assembramenti, ai banchi e ai prof che mancano, l'inizio dell'anno scolastico deve affrontare anche uno sciopero. Dopo il voto che bloccherà le lezioni sabato e lunedì, aule chiuse in molti comuni fino al sabato successivo per un'agitazione indetta per il 24 e 25. Disagi per le famiglie. Il presidente dell'associazione presidi Antonello Giannelli: «Non potremo garantire le lezioni, ad andarci di mezzo le fasce deboli».

Loiacono e Musolino alle pag. 2 e 3

Storie di orgoglio e abnegazione

La spinta dei nuovi eroi-normali: i prof come gli infermieri anticovid

Mario Ajello e Camilla Mozzetti

L'altra faccia, opposta e virtuosa, del sindacalismo a vanvera. E quella del sacrificio personale, da eroi normali, da



patrioti semplici che non vanno a caccia del pennacchio da esibire, di tanti professori che nella scuola credono. E che mentre l'anarchia e la burocrazia rendono complicata (...) Continua a pag. 3

Le assenze in classe per malattia

Certificati con tampone, esperti incerti: «Tropi test, sistema a rischio collasso»

Mauro Evangelisti

Se uno scolaro ha una semplice influenza, deve sottoporsi al tampone per avere il certificato? Gli esperti non decidono: «Così il sistema col-



lassa». I medici: impossibile attestare negatività senza i test, ma le strutture sono insufficienti. Il Comitato tecnico scientifico frena sul taglio dell'isolamento domiciliare da 14 a 7 giorni. A pag. 4

Le liti, gli arresti, la droga. Poi lo scatto della riconciliazione



Ryan e Tatum O'Neal, abbraccio dopo 17 anni

Ryan O'Neal e Tatum ai tempi di «Paper Moon» e adesso con la famiglia

Pompetti a pag. 11

Pensioni, Ape sociale e Opzione donna proroga di un anno

►Alcune categorie di lavoratrici potranno "lasciare" a 58 anni e con 35 di contributi

ROMA Ape Sociale e Opzione Donna anche nel 2021. L'Ape Sociale consente di andare in pensione a 63 anni, con 30 o 36 anni di contributi. Disco verde anche per Opzione Donna: pensione anticipata riservata alle lavoratrici che entro il 31 dicembre 2019 abbiano maturato 35 anni di contributi e un'età anagrafica pari o superiore a 58 anni (per le lavoratrici dipendenti) e a 59 anni (per le lavoratrici autonome). Di Branco a pag. 9

Il nuovo contratto Rider, più tutele e 10 euro all'ora

ROMA Rider, pronto il nuovo contratto: 10 euro all'ora e maggiori tutele. Previste indennità per notturni, festivi e maltempo. La sicurezza a carico delle piattaforme. Bisozzi a pag. 15

Preso vicino Sassari. «Scappato per amore, che sciocchezza» Johnny lo Zingaro, la fuga è finita

Flaminia Savelli

Quando ha sentito gli elicotteri sorvolare lo spicchio di cielo sopra il suo nascondiglio ha capito di essere in trappola. È finita ieri mattina all'alba la fuga di Giuseppe Mastini, Johnny lo Zingaro, l'ergastolano scappato la mattina del 6 settembre dal Bancali, il carcere di massima sicurezza di Sassari in Sardegna. «Mi mancava la libertà. Ho fatto una sciocchezza per mia moglie Giovanna. Si fugge sempre per amore» ha detto, mentre i poliziotti lo ammanettavano per portarlo, di nuovo, in cella.

A pag. 12

Tre secoli fa l'ultima esecuzione La Scozia perdona le streghe che ispirarono Shakespeare



Marina Valensise

Dilaga la mania del pentimento ex post. La moda americana, frutto dell'ipercorrettismo della cultura democratica, sta prendendo piede anche in Europa, anzi nel Regno Unito. In Scozia, infatti, cinque secoli dopo il Witchcraft Act emanato nel 1563 erimasto in vigore fino al 1736 (...) Continua a pag. 14

CAPRICORNIO VERSO IL FUTURO

Buogiorno, Capricornio! Come segno di terra siete gratificati dalla Luna nuova in Vergine, che forma oggi un aspetto con Urano in Toro (prevista una rivoluzione in molti rapporti), ma è ancora più forte il trigono con il vostro Giove. Una configurazione interessante che rappresenta prima di tutto l'invito chiaro a esplorare nuovi mondi per il vostro futuro. La prima sarà certamente una scoperta dell'oro, cioè, l'amore. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

Israele, Emirati e Bahrein firmano lo storico accordo negli Usa Medioriente, la pace di Trump

Anna Guaita

Se Jimmy Carter nel 1979 ospitò alla Casa Bianca la firma di pace fra Israele ed Egitto, e nel 1994 Bill Clinton quella fra Israele e Giordania, Donald Trump li ha superati d'un balzo, e in un giorno ha ospitato la firma di Israele con ben due Paesi arabi in una volta, gli Emirati Arabi Uniti e il Bahrein. È vero che un generale accordo fra questi Paesi di fatto esisteva già da tempo, e Trump lo ha solo accelerato e completato, ma che si tratti di una vittoria diplomatica per il presidente è innegabile.

A pag. 10

Laura D'Amore, influencer volante «Io, l'hostess più nota al mondo vi spiego dove voglio arrivare»



Michela Allegri

Un lavoro arrivato per caso che diventa una passione. E un passatempo che si trasforma in un vero e proprio fenomeno web, anche grazie ad una laurea in marketing che ha permesso a Laura D'Amore di diventare la hostess più seguita al mondo.

A pag. 13

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



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 16 settembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Bologna: intervengono i servizi sociali

**I fratellini fantasma
Lui non va a scuola,
lei mai 'registrata'**

Rosato a pagina 14



Sisma Marche: al consorzio

**La Regione paga
oltre 3 milioni
per le casette**

Gentili a pagina 15



«Tamponi più veloci per i bambini»

Il ministro della famiglia, Bonetti: serve una corsia preferenziale, non possiamo tenere nell'incertezza scuole e genitori
Il Comitato tecnico rinvia la decisione sulla riduzione della quarantena. Più pazienti in terapia intensiva: sono oltre 200 Servizi alle p. 8, 9 e 10

Grandi opere, non mance

**Se falliamo
il Recovery Fund
roviniamo l'Italia**

Raffaele Marmo

Se falliamo sul Recovery Fund avete il diritto di mandarci a casa. Una frase a effetto, una sfida, una scommessa: se non fosse che l'avviso del premier Giuseppe Conte, davanti agli studenti dell'Istituto «De Gasperi» di Norcia, può andare bene per un titolo e per acchiappare like - i famosi 'mi piace' - su Facebook, ma non promette tanto bene come prospettiva. Ad Alcide De Gasperi, del resto, non sarebbe mai venuto in mente di ipotizzare una débâcle per il Piano Marshall. Ma questa è l'estetica della comunicazione. Il punto preoccupante è, invece, sostanziale.

Continua a pagina 2

**IL PRETE DEGLI ULTIMI UCCISO DA UN MIGRANTE CHE AIUTAVA
LA CONFESSIONE DEL KILLER: AVEVO PAURA DEL RIMPATRIO**



Don Roberto Malgesini, 51 anni, ammazzato ieri a coltellate a Como

**DARE LA VITA
PER UN ALTRO**

Servizi e Rondoni da pagina 2 a 5

DALLE CITTÀ

Bologna, arrestato l'uomo

**Entra in casa
di una ventenne
e la molesta
Lei fugge nuda**

Tempera in Cronaca

Bologna, i festini di Villa Inferno

**Sesso e cocaina,
gli indagati:
«Troppe falsità»**

Orlandi in Cronaca

Bologna, l'ira dei residenti

**I rave party
che devastano
Villa Spada**

Moroni in Cronaca



Le puntate perse dalla Rai salvate da un fan

**Un tesoro in 43 nastri
E rivive Alto gradimento**

Pacini a pagina 19



Visitabile la dimora romana del grande attore

**Tutti a casa (di Albertone)
Villa Sordi apre le porte**

Bertuccioli a pagina 28

Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Itipens che con l'assunzione favorisce la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.
30 CAPSULE MOLT
Pacchetto 13,75 €

**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA***

SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI

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

AUTOURTITI



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

MERCOLEDÌ 16 SETTEMBRE 2020

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIV - NUMERO 220, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

DOMANI CON IL SECOLO XIX

**La Serie A torna in campo
gratis la guida al campionato**

L'INSERTO DI SEDICI PAGINE



IL CALCIO MERCATO

**Samp, c'è l'intesa con Marin
Al Genoa in arrivo Karsdorp**

BASSO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Matrimoni	Pagina 13
Genova	Pagina 17
Xte	Pagina 30
Cinema-Tv	Pagina 29-33
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

IERI ALLA MAZZINI SONO ARRIVATI I BANCHI. I GENITORI DIFENDONO LE MAESTRE: NON PUNITELE, FANNO IL POSSIBILE

Studenti in ginocchio, lite Azzolina-Toti sulla scuola di Genova

La ministra: caso strumentalizzato. Il governatore: mancanze evidenti
In rete la foto di un'altra classe con bambini costretti a scrivere sulle sedie

Polemica aperta tra la ministra dell'Istruzione Azzolina e il governatore ligure Toti sul caso della scuola genovese Mazzini dove lunedì i bambini, ancora senza banchi, hanno dovuto inginocchiarsi e utilizzare le sedie per disegnare. «Una strumentalizzazione politica a fini elettorali», accusa la ministra. «Bastava comprare i banchi per tempo», replica Toti. E l'assessore all'Istruzione Cavo posta una foto in cui si vede un'altra classe della Mazzini con i bambini in ginocchio. I genitori però difendono le maestre: «Non punitele, hanno fatto quello che potevano».

D'ORIA E FORLEO / PAGINE 2 E 3

ALLARME COVID IN LIGURIA

Roberto Sculli

**Aumentano i positivi
e i ricoverati sono 140
Due focolai a Genova**

È sempre allarme Covid in Liguria dove i ricoverati negli ospedali sono 140, di cui 12 in Terapia intensiva. In aumento anche i nuovi positivi: 141 nuovi contagi nell'arco di 24 ore. E preoccupano due focolai a Genova, di cui uno nel centro storico.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

ROLLI



I SOLDI DEL RECOVERY FUND DESTINATI AD AMBIENTE, SANITÀ E INNOVAZIONE

L'Ue: sì a tagli delle tasse se sono legati alle riforme

La Commissione Ue indica la direzione in cui dovranno essere incanalati i soldi del Recovery Fund: investimenti nel digitale, nella sanità, nell'ambiente. A dirlo sarà oggi la presidente von der Leyen, nel suo primo discorso sullo stato dell'Unione. Per l'Italia c'è un via libera di massima all'utilizzo dei fondi per le riduzioni fiscali, a condizione che i tagli siano legati a progetti coerenti con i target europei, ad esempio per incentivare l'uso della moneta elettronica.

BARBERA E BRESOLIN / PAGINA 13

L'INTERVISTA

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

**Meloni: «Se vinciamo
in Liguria e in Toscana
il Colle dovrà riflettere»**

Giorgia Meloni, leader di Fratelli d'Italia, ieri a Genova per sostenere Toti, lancia la sfida: «Se vinciamo in Liguria e in Toscana, il Quirinale dovrà riflettere».

L'ARTICOLO / PAGINA 7

GENOVA, 3 ANNI ALL'AMMIRAGLIO

Torre piloti bis, sette condanne Per Angrisano la pena più dura

È arrivata ieri la sentenza di primo grado sull'inchiesta bis del crollo della Torre piloti di Genova, nel quale morirono 7 anni fa 9 persone. L'inchiesta è quella relativa alla sicurezza della collocazione della struttura. La pena più severa è quella per l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di Genova, condannato a 3 anni. Condanne minori per altri 6 protagonisti della tragedia.

FAGANINI / PAGINA 12



Como, il martirio di don Roberto Ucciso da uno dei suoi poveri

È stato ucciso da uno dei poveri a cui aveva dedicato la sua esistenza. Don Roberto Malgesini, 51 anni (foto), a Como era conosciuto come il prete degli ultimi. Ad accoltellarlo è stato un tunisino con problemi psichici, colpito da decreto di espulsione e convinto di essere vittima di un complotto.

BALDI / PAGINE 10 E 11

L'INTERVENTO

DON LUIGI CIOTTI

**VITTIMA DI UN MONDO
SEMPRE PIÙ INGIUSTO
RITROVIAMO L'UMANITÀ**

L'ARTICOLO / PAGINA 11

BUONGIORNO

Da qualche settimana su TikTok e altri social furoreggia una sfida indicata dagli hashtag #shoah oppure #holocaust (in Italia #oloocausto). I ragazzi vestono pigiami a righe, si applicano la stella gialla, si disegnano le occhiaie o i lividi, si presentano scarmigliati - i prigionieri dei lager venivano rapati a zero, ma nessuna gloria vale tanto - e i migliori interpreti del ruolo di deportato ebreo si misurano col numero di like. L'hashtag #holocaust è stato visualizzato 18,2 milioni di volte, l'hashtag #oloocaust più di centomila. Non c'è bisogno di gran scialo di aggettivi. Nulla era fuori dalla nostra immaginazione quanto la possibilità di un gioco di ruolo ispirato ad Auschwitz. Ora si possono cercare le spiegazioni più pigre, l'inconsapevolezza vorace e digitale delle nuove generazioni, il fallimento della

Metti like alla Shoah

MATTIA FELTRI

scuola, la trascuratezza dei genitori, la fine delle ideologie ma la verità, temo, è un'altra: quella tragedia, la tragedia della guerra, delle dittature, dello sterminio di massa, davanti alla quale i poeti erano stati costretti a riconsiderare la possibilità della poesia, e i filosofi a rivedere la direzione della storia, e i popoli a investirsi della responsabilità delle loro sorti, ecco, quella tragedia non è più al centro della nostra vita di società, non è più un ammonimento a noi stessi, non è cosa nostra ma uno sprofondo lontano, di altri tempi e altri uomini. Tutto sta lentamente e inesorabilmente sfumando: la democrazia è un bene negoziabile, l'autoritarismo un'opzione, i diritti fondanti sventati per i capricci, e la Shoah, come un ritornello o un passo di danza, è una prova d'abilità per lo show online. —

NUOVO

BANCO METALLI

INVESTI IN ORO

Tutela i Tuoi risparmi

RECUPERO ORO e ARGENTO da privati e aziende

GENOVA: Via Cornigliano n° 36R - Tel. 010.65.01.501

ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00

www.banco-metalli.com

AURUM

OPPURE PER INFORMAZIONI PRIVATE AUTOREGISTRATA ALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI* fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
la fianco cinema Odéon

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



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 16 Settembre 2020 — Anno 156°, Numero 255 — ilsol24ore.com

* In vendita abbinate obbligatoriamente con i Focus de Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore € 4,00 + Focus € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati, il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata.

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole/1
Smart working:
regole da seguire,
soluzioni aziendali
e riforme in arrivo



—Inserito
estraibile
alle pagine
17-20

Oggi con Il Sole/2
Bilancio, la guida
semplificata
alla lettura
dei prospetti



—In allegato al quotidiano

MERCER MARSH BENEFITS

Soluzioni sostenibili per il welfare aziendale.

www.marsh.it

MARSH & MCELLENNAN COMPANIES

FTSE MIB 19956,95 +0,82% | XETRA DAX 13217,67 +0,18% | FTSE 100 6105,54 +1,32% | €/€ 1,1892 +0,13% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 32-35

Italia-Germania, due presidenti in campo

LA NUOVA EUROPA

Domani vertice a Milano tra Mattarella e Steinmeier: confronto sul dopo Covid

Scommessa sul rilancio e sulla volontà di ripresa dell'economia europea

Edizione chiusa in redazione alle ore 23

Sintonia, solidarietà, condivisione. Davanti alle sfide più difficili, Italia e Germania hanno sempre trovato le energie per guardare avanti. Valori protetti da tutti i presidenti delle due Repubbliche. Consolidati ora dal rapporto speciale tra Mattarella e Steinmeier. Domani saranno insieme a Palazzo Reale di Milano per lanciare un messaggio comune sulla volontà di ripresa all'Europa. Poi il panel con economisti e manager. In serata concerto alla Scala con la Nona di Beethoven. **Pelosi** — a pag. 3

Intervista
«Cooperazione più stretta per rafforzare entrambi»



Viktor Ebling, ambasciatore tedesco in Italia: «La crisi ha avvicinato le due potenze industriali più forti in Europa, che sono interdipendenti»

Isabella Bufacchi — a pag. 3

Solidarietà
Aiuto reciproco tra i 400 comuni gemellati

— a pagina 3

L'ANALISI

LA NUOVA GERMANIA ASPETTA LA NUOVA ITALIA

di **Attilio Geroni** — a pagina 3

Le banche estere riscoprono i BTp «Spread a 115»

RISCHIO PAESE

Instabilità in calo e addio a Italexit. Sostegno anche da Bce e calo delle emissioni

Il mercato percepisce in Italia un minore rischio politico (il voto di domenica non peserà) e una minore probabilità di Italexit. I BTp ora sembrano l'oggetto del desiderio di numerose banche d'affari internazionali. JP Morgan ti consiglia rispetto al Bund, Commerzbank prevede che lo spread sui decennali possa scendere a 115 punti entro fine anno. **Longo** — a pag. 2



Roberto Gualtieri
Ministro dell'Economia

Gualtieri
Recovery, una strategia antidebito

Gianni Trovati — a pag. 2

LA CRISI DELL'ALTA VELOCITÀ

«Anche sui treni posti all'80%» Pressing di Italo ma il Cts frena

Marco Morino — a pag. 5

IL CANTIERE DEL FISCO

RIFORMA, PRIMA L'OBIETTIVO

di **Stefano Simontacchi**

La crisi innescata dall'emergenza Covid ha reso manifesta la strutturale mancanza di fiducia nel nostro

sistema-Paese, che per troppo tempo i governi non hanno saputo affrontare. — *Continua a pagina 23*

LA PANDEMIA AL SUD



Il prezzo della pandemia. Prime stime drammatiche per il Sud. A Palermo (nella foto un negozio con la serranda abbassata) persi 8mila posti di lavoro

Effetto Covid: Napoli e Palermo perdono 23mila posti di lavoro

Pesante l'effetto Covid nel Mezzogiorno, contraddistinto da un perenne divario di sviluppo con il Centro-Nord. Le prime stime di consuntivo sono drammatiche. Persi finora oltre 23 mila posti di lavoro tra Palermo e Napoli, dove il 60% delle attività commerciali non ha riaperto dopo il lockdown. — a pagina 9

Riscossione -30%, caccia ai furbi delle rate

OBIETTIVI 2020

Le sospensioni di notifiche e versamenti fino al 15 ottobre spingono anche la riscossione a rivedere al ribasso le stime di recupero a fine 2020: il taglio è di poco superiore al 30% rispetto ai precedenti obiettivi. In pratica si punta a incassare 6,4 miliardi a fronte dei 9,2 che sarebbero potuti

arrivare senza pandemia e lockdown. È quanto emerge dallo schema di progetto di aggiuntivo alla convenzione Economia-Entrate sugli obiettivi di Agenzia Riscossione. Non solo: sotto osservazione i flussi di pagamento delle rate di rottamazione e saldo e stralcio, sanatoria che sembra aver già tradito le aspettative di gettito. **Mobili e Parente** — a pag. 25

Superbonus
Consulenza, i big alla conquista del mercato del 110%

Giuseppe Latour — a pag. 25



PANORAMA

MEDIOORIENTE

Emirati e Bahrein firmano l'accordo di pace con Israele

«Siamo qui per cambiare il corso della Storia», è «l'alba del nuovo Medio Oriente»: lo ha dichiarato il presidente americano Trump che alla Casa Bianca ha accolto il premier israeliano Netanyahu e i ministri degli Esteri di Emirati Arabi e Bahrein, arrivati per firmare gli accordi per la normalizzazione dei rapporti tra lo Stato ebraico e i due Paesi arabi. — a pagina 22

EMERGENZA COVID

La mini quarantena divide Oms: sì per gli asintomatici

Continua il dibattito sulla possibilità di ridurre la durata della quarantena in caso di contagio con il covid, già decisa da alcuni Paesi. C'è chi è pronto a sostenere i poteri di ridurre da 14 a 10 giorni l'isolamento ma l'Organizzazione mondiale della Sanità la promuove per gli asintomatici. — a pagina 6

REFERENDUM/PERCHÉ SÌ

Cambiare per rompere un immobilismo soffocante

di **Roberto D'Alimonte** — a pagina 8

REFERENDUM/PERCHÉ NO

Con la riduzione degli eletti rischio blocco per il Parlamento

di **Giovanna De Minico** — a pagina 8

TURISMO

Fondo Cdp da 500 milioni per rilevare hotel 4 e 5 stelle

Cdp in soccorso degli operatori alberghieri italiani. Cassa depositi e prestiti starebbe per varare un nuovo fondo da 500 milioni almeno per acquisire strutture ricettive a quattro e cinque stelle. Lo scorporo degli hotel da rilevare in giro per l'Italia sarebbe già iniziato. — a pagina 14

SIDERURGIA

Piombino, Initalia partner del gruppo indiano Jsw

Il rilancio della ex Lucchini di Piombino passa anche dallo Stato: Invitalia entrerà nel capitale di Jsw Italy, investendo nella società controllata dalla capogruppo indiana-circa 30 milioni. La conferma dal sottosegretario Mise, Alessia Morani, ieri a Piombino. — a pagina 10

Javoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Laboratorio Brescia: 50 giovani diplomati diventano conduttori di macchine

Matteo Meneghelo — a pag. 29

Milano, nell'area Expo 100 imprese in arrivo

RIQUALIFICAZIONI

Stia diventando competitiva con le principali città d'Europa il progetto Mind, che tra green economy e smart city sta riqualificando l'area dell'ex Expo 2015 a Milano: già novanta aziende hanno firmato il contratto per trasferirsi nell'area alla periferia nord di Milano, per realizzare ricerca e start up in campi come medicina e farmaceutica, comunicazione, alimentare e grande distribuzione, energia. Altre sono in arrivo: quattro aziende stanno trattando con la società che gestirà la parte privata del progetto, Lend Lease. Si tratta di multinazionali che lasceranno Londra, a seguito della Brexit, o che arriveranno dagli Usa. **Sara Monacà** — a pag. 11

IL RISIKO DELL'AUTO

Fca-Psa, l'intesa blinda Stellantis
La cassa extra rassicura la Borsa

Marigla Mangano — a pag. 13

CD CHRISTIAN DOMINICI

CREDITI IVA
FINANZA D'IMPRESA

www.christiandominici.it





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 16 settembre 2020
Anno LXXVI - Numero 256 - € 1,20
Ss. Cipriano e Cornelio

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbinamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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



Propaganda grillina sui bus dell'Atac E paghiamo noi

DI FRANCO BECHIS

Da qualche giorno sulle strade di Roma girano - finché non prenderanno fuoco - bus dell'Atac che qualche dubbio suscitano fra gli utenti. Sono gialli, e non rossi come la livrea capitolina imporrebbe. E sono gialli perché dipinti del colore del M5s che li ha fatti ridipingere mettendo il proprio simbolo elettorale e lo slogan «Vota Sì» al referendum del 20 e 21 settembre. È una pubblicità elettorale, che forse rischia di danneggiare un po' l'Atac perché molti utenti potrebbero scambiare il bus giallo (...)

segue a pagina 5

Guerra aperta su Rousseau Le truppe si ribellano all'esattore Casaleggio

Frasca a pagina 5

AVANZI DI GALLERIA

Il governo dei No Tav chiede soldi per la Tav

Tra i progetti del Recovery Fund spunta un miliardo per la Torino-Lione I grillini sono ancora sulle barricate contro l'opera. Ora chi glielo dice?

Il Tempo di Oshø



Martini a pagina 3

NIENTE LETTI: IL GRASSI FA I CONTI CON LE PROMESSE MANCATE DELLA REGIONE I nuovi posti in terapia intensiva? Nel 2021

Caos scuola

Disabili senza maestre La protesta dei genitori

Conti a pagina 12

... E ancora poco «estensiva» l'annunciata implementazione dei nuovi posti letto di Terapia Intensiva nel Lazio. Tra i primi ospedali romani a lanciare l'allarme c'è il Grassi di Ostia, dove ci sono otto persone ricoverate in terapia intensiva su un totale di appena 10 posti letto. Secondo il piano regionale il Grassi doveva averne altri 9 ma non verranno realizzati prima del prossimo anno.



Sbraga a pagina 14

La surreale vicenda di Foggia Hai il reddito e vai in cella? L'Imps devi avvisarlo tu

De Leo a pagina 7

Il nodo previdenza

Stretta sulle pensioni Conte punta quota 102

Di Majo a pagina 6

la S TORCIATA
Per Beppe Grillo «le dittature meglio della democrazia». Ordinate le arance. O i pomodori

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
È passato qualche giorno, eppure mi tornano alla mente di continuo le immagini del funerale di Willy, il ragazzo capoverdiano ucciso brutalmente a Collesferro. Tantissima gente, tutti con qualcosa di bianco: una maglietta, una camicia. E poi il Presidente del Consiglio Conte, il Ministro degli Interni Lamorgese, il Presidente della Regione Lazio Zingaretti. Mi hanno colpito i tanti giovani presenti al funerale, tutti amici di Willy. Ha detto bene Conte: che ci sia una sentenza severa e certa. Si potrebbe anche fare un discorso sulle palestre e su certi sport. Non lo faccio perché, ripeto, conosco campioni di questo sport che sono persone gentili ed eleganti.



GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Professionisti, il superbonus richiede la verifica antiriciclaggio

a pag. 33

SEMPLIFICAZIONI

Vale il silenzio-assenso su tutte le autorizzazioni dovute dall'ispettorato del lavoro

Cirioli a pag. 38

Pagelle fiscali virus-resistenti

Il fisco introdurrà appositi correttivi anti-Covid agli Indicatori sintetici di affidabilità per normalizzare gli effetti dell'emergenza sanitaria del 2020

Per evitare il tracollo dello strumento, l'amministrazione finanziaria proverà ad introdurre appositi correttivi anti-Covid agli Isa (Indici sintetici di affidabilità fiscale), in grado di «normalizzare» per quanto possibile, gli effetti dell'emergenza sanitaria sulle attività professionali e d'impresa. Tali modifiche dovrebbero consentire ai contribuenti interessati di poter comunque predisporre gli indicatori sintetici di affidabilità fiscale per il 2020.

Bongi a pag. 31

MINISTRI IN BILICO

Ancor prima del voto si inizia a parlare di un rimpasto

Antonella a pag. 4

Nordio: se vince il Sì parlamento a casa Se vince il No deve andare a casa il governo



«Se vince il Sì, questo parlamento deve andare a casa. Se dovesse vincere il No, è il governo a doverne andare». Una vita in magistratura, ex Procuratore aggiunto di Venezia, protagonista di grandi inchieste, da Mani Pulite alle Brigate rosse, Carlo Nordio analizza con *ItaliaOggi* le ricadute, giuridiche e politiche, del prossimo voto referendario: il taglio dei parlamentari, se dovesse passare il Sì, creerebbe «una contraddizione insanabile tra la nuova Costituzione che ne nascerebbe e il vecchio parlamento che ne risulterebbe delegittimato». Il cambio di posizione del Pd? «Una concessione all'alleato pentastellato senza badare alla coerenza».

Ricciardi a pag. 5

VIVAIO DI TALENTI

Dakar è la nuova stella del design internazionale

Brenta a pag. 15

BACK TO THE VILLAGE

Un reality tv per far rivivere i borghi disabitati

a pag. 21

GUALTIERI

Il contributo a fondo perduto ha già esaurito i fondi

Bartelli a pag. 35

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Ambiente - Il decreto legislativo sulle discariche di rifiuti Cassazione - La sentenza sull'omesso versamento delle ritenute

Pandemia - La risposta a interpello sul contributo Covid per chi svolge doppia attività

IO ONLINE

In discussione la registrazione per le società di messaggistica istantanea e gli altri operatori del web

La Spagna vuole tassare WhatsApp

La Spagna vuole tassare WhatsApp e Telegram. Non una web tax, che il governo spagnolo ha annunciato in separata sede, ma un disegno di legge che modifica la disciplina sulle telecomunicazioni. La proposta richiederebbe alle società di servizi di messaggistica istantanea una registrazione al pari dei tradizionali operatori telefonici, e potrebbero essere incluse anche le società che forniscono servizi di posta elettronica (Google), videochiamate e assistenti vocali (Amazon e Apple).

Rizzi a pag. 34

NON ACCADEVA DAL 1986

Negli Usa le vendite di dischi in vinile superano quelle dei cd

Brenta a pag. 14

DIRITTO & ROVESCIO

Il premier Erdogan si è accorto che è duro rifare il Califfo nel 2020. Specie quando la Turchia è stata investita in pieno dal Covid che ha cancellato l'intera stagione turistica sulla quale il Paese faceva affidamento. Non solo, Erdogan si è smentito anche in un guerra costosa e tuttora combattuta, in Siria contro l'Iran, e poi ha aperto anche un altro fronte contro i Curdi. La scoperta di enormi giacimenti di petrolio nel Mediterraneo orientale lo ha stuzzicato. E quindi ha invaso aree marittime che non gli appartengono. La Grecia ha cercato di impedirlo. La Merkel ha fatto finta di guardare altrove. Nella disputa è entrato Macron che ha schierato le sue navi. Non per fare una guerra ma per far capire che non è disposto a vedere calpestati i diritti di un paese alleato. Erdogan ha risposto duramente, minacciando sfracelli contro Macron personalmente. In questa finta, finché nessuno scivola, Erdogan ha rinvistato a suo favore l'opinione pubblica turca. E Macron ha piazzato i suoi costosissimi aerei Rafale alla Grecia.

COSÌ 400 AZIENDE BATTONO I CINESI SULLA PRODUZIONE

La fashion valley bolognese cavalca la sfida della ripresa



Piero Scandellari

Voglia non solo di ripartire ma anche di recuperare quanto si è perso. Il Covid non ha abbattuto il settore del fashion. Almeno non a Bologna, dove al Centergross, polo del fast fashion, oltre 400 aziende del settore moda e 5 mila lavoratori, per un fatturato di 5 mld, si sono messi assieme per assemblare e vendere immediatamente il loro prodotto finito interamente made in Italy. Battendo, grazie alla velocità d'esecuzione, anche i temibili cinesi. Piero Scandellari, presidente del distretto moda: «Adesso è il momento di rimboccarsi le maniche e fare diventare il made in Italy più vincente di prima».

Valentini a pag. 8

AMATI DAI VIAGGIATORI

In Cina apre la catena con i marchi beauty europei

Sottitolo a pag. 18

DA BARILLA A DUCATI

Perché i musei d'impresa sono un vantaggio per i territori

Montanari a pag. 19

CON I METER

Rai Radio da ottobre rileverà gli ascolti in proprio

Piazzotta a pag. 21

G3 SOFTWARE
L'evoluzione semplice

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

SOLUZIONI 100% PROPRIETARIE PER COMMERCIALISTI E CONSULENTI

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

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

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

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

Scopri di più! » www.softwareg3.it

Cin di apertura e le altre domeniche all'€1,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 16 settembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Zingaretti: «No a salti nel vuoto». Viaggio in Garfagnana: «La politica ci ignora»

«In Toscana ci metto la faccia I 5 Stelle votino per Giani»

Pini e Capanni alle pagine 14 e 15



«Tamponi più veloci per i bambini»

Il ministro della famiglia, Bonetti: serve una corsia preferenziale, non possiamo tenere nell'incertezza scuole e genitori
Il Comitato tecnico rinvia la decisione sulla riduzione della quarantena. Più pazienti in terapia intensiva: sono oltre 200

Servizi alle p. 8, 9 e 10

Grandi opere, non mance

Se falliamo il Recovery Fund roviniamo l'Italia

Raffaele Marmo

Se falliamo sul Recovery Fund avete il diritto di mandarci a casa. Una frase a effetto, una sfida, una scommessa: se non fosse che l'avviso del premier Giuseppe Conte, davanti agli studenti dell'Istituto «De Gasperi» di Norcia, può andare bene per un titolo e per acchiappare like - i famosi 'mi piace' - su Facebook, ma non promette tanto bene come prospettiva. Ad Alcide De Gasperi, del resto, non sarebbe mai venuto in mente di ipotizzare una débâcle per il Piano Marshall. Ma questa è l'estetica della comunicazione. Il punto preoccupante è, invece, sostanziale.

Continua a pagina 2

IL PRETE DEGLI ULTIMI UCCISO DA UN MIGRANTE CHE AIUTAVA LA CONFESSIONE DEL KILLER: AVEVO PAURA DEL RIMPATRIO



Don Roberto Malgesini, 51 anni, ammazzato ieri a coltellate a Como

DARE LA VITA PER UN ALTRO

Servizi e Rondoni da pagina 2 a 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Muore bimbo di 12 anni cadendo in casa Tragedia a Sesto

Servizio in Cronaca

Firenze

All'asta i vini di Pinchiorri per oltre 3 milioni

Gasparoni in Cronaca

Fiorentina

Ecco Comisso «Chiesa? Spero finisca bene»

Galli nel Qs



Le puntate perse dalla Rai salvate da un fan Un tesoro in 43 nastri E rivive Alto gradimento

Pacini a pagina 19



Visitabile la dimora romana del grande attore Tutti a casa (di Albertone) Villa Sordi apre le porte

Bertuccioli a pagina 28

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

Prostamol

Integratore alimentare a base di Sereno Itapens che con l'aiuto di flavoni e fenoli della seltia protettiva e delle sue vitamine.

30 CAPSULE MOLT

Paracetamolo 12,5 g

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



Apertura dal 24 Settembre 2020

PÀRT PALAZZI DELL'ARTE RIMINI

palazziarterimini.it

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

UMBERTO ECO
MIGRAZIONI
E
INTOLLERANZA

Direttore Maurizio Molinari

Apertura dal 24 Settembre 2020

PÀRT PALAZZI DELL'ARTE RIMINI

palazziarterimini.it

Anno 45 - N° 219

Mercoledì 16 settembre 2020

Oggi con un libro di Umberto Eco

In Italia € 1,50

Regionali, patto Conte-Pd per blindare il governo

Zingaretti e il presidente del Consiglio siglano l'accordo: anche in caso di sconfitta niente rimpasto Il premier: cacciatemi solo se fallisco sul Recovery Fund. M5S, Grillo arriva in soccorso di Casaleggio

Virus, no a quarantena breve e a più posti sui treni

Un patto a due. Siglato da Conte e Zingaretti. Un accordo che si può sintetizzare così: dopo le Regionali il governo non cambia, meglio evitare il rimpasto.
di **Tommaso Ciriaco** • a pagina 3

La sinistra

Toscana, corsa finale per non perderla

di **Annalisa Cuzzocrea**

La grande paura del Pd ha il volto di una ragazza di 33 anni impresso sugli autobus dell'Ataf che sfilano davanti alle piazze di Firenze.
• a pagina 2

La destra

Veneto, la vera sfida è tra Zaia e Salvini

di **Carmelo Lopapa**

Le due bandiere sventolano a Rovigo. Il Leone della Serenissima della Liga del "Doge" Zaia e l'Alberto da Giussano della Lega "per Salvini premier".
• a pagina 4

Israele, Emirati Arabi e Bahrein firmano la pace davanti a Trump



▲ Alla Casa Bianca i leader di Israele e Stati Uniti con i ministri di Bahrein e Emirati Arabi dopo l'accordo SAUL LOEB/ANP

“Un nuovo Medio Oriente”

dal nostro inviato
Federico Rampini

WASHINGTON — «È un giorno importante per la pace nel mondo», dice Donald Trump. A Washington si chiude la cerimonia solenne della firma degli Accordi Abramo.
• alle pagine 10 e 11
con interviste di **Sharon Nizza**

L'analisi

Il realismo al posto del sogno

di **Paolo Garimberti**

Il trattato tra Israele, Emirati Arabi e Bahrein è di nuova generazione. In sintonia con i tempi che viviamo, fatti più per i realisti che per i sognatori. Consegniamo alla Storia, e all'emozione dei ricordi, Camp David (1978) e la firma a Washington tra Anwar al-Sadat e Menachem Begin.
• a pagina 27

Italia violenta

Como, ucciso don Roberto il prete degli ultimi



Don Roberto Malgesini

di **Giovara e Rodari**
• alle pagine 14 e 15

Il racconto

Colleferro e i tatuaggi della ferocia

di **Aurelio Picca**

Perdonatemi se scrivo da contadino, o da cronista con pochi mezzi. Sono più pronto a raccontare a voce i fatti, i luoghi, che a scriverne.
• a pagina 17

Il commento

Quelle ombre nere su Caivano

di **Luigi Manconi**
• a pagina 26

MAURIZIO MOLINARI
ATLANTE
del
MONDO
che
CAMBIA
Le mappe che spiegano
le sfide del nostro tempo
Rizzoli

La polemica

Bellezza il controfestival delle donne

Tutto è iniziato dalle parole: le parole delle donne, che nel programma del Festival della Bellezza di Verona semplicemente non c'erano. Perché il programma della rassegna in corso all'Arena prevedeva relatori maschi, molti nomi noti, ma solo due presenze femminili. Il fatto non è passato inosservato.
di **Lara Crinò** • a pagina 19
di **Serena Dandini** • a pagina 26

L'intervista



Mika: io a X Factor ma il mio cuore è rimasto a Beirut

di **Silvia Fumarola**
• a pagina 32

La Serie A

Ecco il piano per aprire gli stadi a metà ottobre

Sabato ricomincia il campionato e somiglia a quello finito a estate inoltrata, con le porte chiuse. Il mercato ristagna perché mancano i soldi, i soldi mancano anche perché gli stadi restano chiusi. Dal Cts non è ancora arrivata l'autorizzazione alla riapertura (parziale) degli impianti. Il calcio punta sui ingressi gradualmente a metà ottobre.
di **Gamba e Marchese**
• a pagina 34

Spese: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con i Viaggi
di **Gerónimo Stilton**
€ 8,40

NZ



Caivano L'addio a Maria Paola "Perdonaci per non averti salvata"



Mr. Netflix Ecco come la pandemia ha trasformato il mondo del lavoro

Calcio Tutto sulla serie A Domani supplemento di 16 pagine



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 16 SETTEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.254 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT GNN

CIRIO, AZZOLINA RICORRE

Boom di precari 200mila prof sono fuori ruolo



Sulla scuola Conte rassicura: «Sopperiremo le criticità». Ma è boom di insegnanti precari: sono 200 mila i prof fuori ruolo. Affondo di Azzolina contro Cirio. -- PP. 4-6

L'ANALISI

AL PRIMO POSTO IL TIMORE DI PERDERE IL LAVORO

COSÌ IL VIRUS CAMBIA LE PAURE DEGLI ITALIANI

ALESSANDRA GHISLERI

Affermare che l'Italia è un Paese in emergenza non è una ripetizione dell'attualità. Anche prima della pandemia Covid-19, non è passato un giorno senza un racconto su una nuova situazione critica: affrontare la pandemia significa dunque affrontare anche tutte le carenze mai risolte nella nostra storia, che finiscono per amplificare a dismisura le urgenze. Lavoro e disoccupazione, sanità, istruzione sono tornati nel ranking delle priorità degli italiani a discapito di sicurezza e immigrazione, malgrado gli sbarchi delle ultime settimane. Questo continuo ritorno dei medesimi argomenti stimola il ragionevole dubbio che la politica non affronterà con serietà i problemi. Anzi, resterà fedele a una comunicazione che aiuta, insieme alle iperboli del linguaggio, a rimandare e rinviare le scelte complicate.

CONTINUA A PAGINA 7

OGGI IL DISCORSO DI VON DER LEYEN SULLO STATO DELL'UNIONE CON LE LINEE GUIDA AI GOVERNI PER AVERE I FONDI

Tasse giù con i soldi del Recovery

Tagli fiscali legati a riforme su ambiente, innovazione tecnologica e incentivi ai pagamenti elettronici

IL CASO

LE CONSEGUENZE DEL SUPER DEBITO

ALESSANDRO DE NICOLA

Ronald Reagan aveva un ottimo senso dello humour. Una volta l'ex presidente americano disse a un gruppo di reporter: "Non sono preoccupato del deficit, è grande abbastanza per badare a se stesso".

CONTINUA A PAGINA 19

IL COMMENTO

CONTE, IL RIMPASTO E RENZI MINISTRO

MARCELLO SORGI

Nato come rimpasto pre-elettorale, a bocce ferme e alle attuali quotazioni parlamentari dei partiti della maggioranza giallo-rossa, l'ipotesi di rimettere le mani sulla compagine ministeriale si ripresenta alla vigilia del voto del 20 e 21 settembre. -- P. 9

Con i fondi del Recovery Fund l'Italia potrebbe abbassare le tasse. Bruxelles apre sul taglio delle imposte a patto che Roma proceda con la riforma sull'ambiente, acceleri l'innovazione tecnologica e incentivi i pagamenti elettronici. Oggi è atteso il discorso di Ursula von der Leyen sullo Stato dell'Unione. La presidente della Commissione europea è pronta a incalzare i governi: per avere i finanziamenti bisogna stringere i tempi e mettere fine alla lunga serie di rinvii.

BARBERA, BRESOLIN E SPINI -- PP. 2-3

GLI "ACCORDI DI ABRAMO"

Trump impone la pax americana in Medio Oriente



PAOLO MASTROLLI INVIATO A NEW YORK

«Vedrete che alla fine i palestinesi verranno al tavolo, e dopo le elezioni anche gli iraniani chiederanno di fare un'intesa». È stato lo stesso Trump a spiegare la logica degli «Accordi di Abramo», firmati ieri alla Casa Bianca da Israele, Emirati Arabi Uniti e Bahrein per normalizzare le relazioni.

CONTINUA A PAGINA 14

LA TRAGEDIA DI COMO

Don Roberto, il prete degli ultimi ucciso da uno dei suoi senzate



Don Roberto Malgesini aveva 51 anni

ANDREA BUTTI / FOTOGRAFMA BALDI, ZANCAN E UN INTERVENTO DI DON LUIGI CIOTTI -- PP. 12-13

SE L'AMORE GRATUITO NON TEME TRADIMENTI

MICHELA MARZANO

«In una città e il mondo non hanno capito la sua missione», ha detto il direttore della Caritas diocesana di Como, Roberto Bernasconi, parlando di don Roberto Malgesini. Il prete ucciso a coltellate da uno di quegli ultimi di cui si occupava da anni.

CONTINUA A PAGINA 19

LA RABBIA PALESTINESE

Se a Gerusalemme sventola la bandiera degli Emirati Arabi

GIORDANO STABILE INVIATO A BEIRUT

Lungo le mura di Gerusalemme i colori delle bandiere di Emirati e Bahrein si sono stagliati per la prima volta sulla pietra bianca che cinge la Città Santa, fino a sfiorare la moschea di Al-Aqsa. Un simbolo potente, presagio dei mutamenti che attendono il Medio Oriente e in particolare il mondo arabo.

CONTINUA A PAGINA 15

BUONGIORNO

Da qualche settimana su TikTok e altri social furoreggia una sfida indicata dagli hashtag #shoah oppure #holocaust (in Italia #oloausto). I ragazzi vestono pigiami a righe, si applicano la stella gialla, si disegnano le occhiaie o i lividi, si presentano scarmigliati - i prigionieri dei lager venivano rapati a zero, ma nessuna gloria vale tanto - e i migliori interpreti del ruolo di deportato ebreo si misurano col numero di like. L'hashtag #holocausto è stato visualizzato 18,2 milioni di volte, l'hashtag #oloausto più di centomila. Non c'è bisogno di gran scialo di aggettivi. Nulla era fuori dalla nostra immaginazione quanto la possibilità di un gioco di ruolo ispirato ad Auschwitz. Ora si possono cercare le spiegazioni più pigre, l'inconsapevolezza vorace e digitale delle nuove generazioni, il fallimento della

Metti like alla Shoah

MATTIA FELTRI

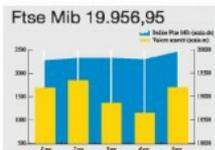
scuola, la trascuratezza dei genitori, la fine delle ideologie ma la verità, temo, è un'altra: quella tragedia, la tragedia della guerra, delle dittature, dello sterminio di massa, davanti alla quale i poeti erano stati costretti a riconsiderare la possibilità della poesia, e i filosofi a rivedere la direzione della storia, e i popoli a investire della responsabilità delle loro sorti, ecco, quella tragedia non è più al centro della nostra vita di società, non è più un ammonimento a noi stessi, non è cosa nostra ma uno sprofondo lontano, di altri tempi e altri uomini. Tutto sta lentamente e inesorabilmente sfumando: la democrazia è un bene negoziabile, l'autoritarismo un'opzione, i diritti fondanti svenduti per capricci, e la Shoah, come un ritornello o un passo di danza, è una prova d'abilità per lo show online. --



17 | 19 SETTEMBRE 2020
CIRCONOMIA
FESTIVAL DELL'ECONOMIA CIRCOLARE E DELLE ENERGIE DEI TERRITORI

seguici su: WWW.CIRCONOMIA.IT o su YouTube





BORSA +0,82% 1€ = \$1,1892

BORSE ESTERE

Dow Jones	28.078	▲
Nasdaq	11.808	▲
S&P 500	3.405	▲
Nikkei	23.405	▼
Francoforta	12.818	▲
Zurigo	10.850	▲
Londra	5.106	▲
Parigi	5.068	▲

VALUTE

Euro-Dollaro	1,1892	▲
Euro-Sterline	0,8210	▼
Euro-Yen	126,38	▼
Euro-Fr.Sv.	1,0788	▼
Euro-Yuan	8,0828	▼

INDICAMENTI

Stp. 10 Y	0,8710	▲
Bund 10 Y	-0,8008	▼

FUTURE

Euro-Btp	146,89	▲
Euro-Bund	174,21	▼
Ftse Mib	18,860	▲

A novembre l'aumento di capitale della Bper per rilevare le filiali di Ubi

La prossima settimana l'operazione da 740-780 milioni dovrebbe essere deliberata dal cda **Gualtieri a pagina 11**



In Italia è evaporato un terzo del real estate

Nel primo semestre gli investimenti sono calati del 32% **Campo a pagina 12**

Anno XXXI n. 100 Mercoledì 16 Settembre 2020

€2,00 *Classificatori*



Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €2,00 (120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living n. 416 a €2,00 (120 + € 3,00) - Con MF Borsa Design a €2,00 (120 + € 3,00)

LA COMPONENTE GRILLINA DELL'ESECUTIVO CHIEDE UN RINVIO DELLA PRIVATIZZAZIONE

Il governo resta sul Monte

Il sottosegretario al Mef **Villarosa (M5S)** a MF: vendiamo Mps dopo la **tempesta**
Per l'esponente del Movimento **serve più tempo** per mettere sul mercato la banca **Esclusa** la trasformazione in bad bank, **Amco** sia di supporto agli **istituti tricolori**

I DATI MACRO DI CINA, USA E GERMANIA SPINGONO I LISTINI. OGGI FARO SULLA FED

<p>EURONEXT-CDP-INTESA</p> <p>La cordata italo-francese ammessa alla fase finale nella gara per Borsa spa</p> 	<p>IL TITOLO FA +9%</p> <p>Il nuovo accordo con Psa mette le ali a Fca a Piazza Affari</p>	<p>NON SOLO SHARM EL-SHEIKH</p> <p>Preatoni porta i suoi immobili alla borsa di Parigi tramite una società già quotata</p> 
--	--	---

INCHIESTA DI MF FASHION SUL RETAIL DELLA MODA CON IL CONTRIBUTO DEGLI ANALISTI DI GAM, BERNSTEIN, BAIN E BOSTON CONSULTING

Nei department store la Cina batte gli Stati Uniti

Mentre Neiman Marcus e J. Crew fallivano, i concorrenti asiatici registravano ricavi in rialzo di oltre il 10%

IL PRESENTE DOCUMENTO NON COSTITUISCE UN PROSPETTO AI FINI DELLA DIRETTIVA 2003/71/CE COME MODIFICATA, INTER ALIA, DALLA DIRETTIVA 2017/828/UE (RIFERITA "PROSPETTO") ED HA ECCESSIONALMENTE FINI DI PROMOZIONE RELATIVAMENTE AI CERTIFICATI GOLDMAN SACHS FIXED CASH COLLECT ("CERTIFICATI")

PUBBLICITÀ

Certificati Goldman Sachs Fixed Cash Collect

Investimento in Euro a breve scadenza

- Premi fissi mensili tra 0,35% e 1,10%* non condizionati all'andamento del sottostante**
- Scadenza a 18 mesi (3 marzo 2022)**
- Prezzo di emissione 100 Euro per Certificato**



I Certificati Goldman Sachs Fixed Cash Collect emessi da Goldman Sachs International, con scadenza a 18 mesi, offrono premi fissi mensili non condizionati all'andamento del sottostante per ciascuna delle 18 date di pagamento del premio.

Alla scadenza, dopo 18 mesi, gli investitori riceveranno 100 Euro per ciascun Certificato nel caso in cui il prezzo ufficiale di chiusura del sottostante alla data di valutazione finale (24 febbraio 2022), sia uguale o superiore al livello barriera (pari al 76% del prezzo di riferimento del sottostante alla data di valutazione iniziale, 3 settembre 2020). Al contrario, se alla data di valutazione finale il prezzo ufficiale di chiusura del sottostante è inferiore al livello barriera, l'ammontare del pagamento a scadenza sarà commisurato alla performance negativa del sottostante e inferiore rispetto al prezzo di emissione, con conseguente potenziale perdita totale o parziale del capitale investito.

È possibile acquistare i Certificati presso il **SaDeX**, un sistema multilaterale di negoziazione degli strumenti derivati cartolarizzati organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online. I Certificati sono negoziabili durante l'intera giornata di negoziazione.

Codice Isin	Sottostante	Premio mensile*	Prezzo di riferimento iniziale del sottostante	Livello barriera*
GB00BLRQAD88	Air France - KLM	1,10% (13,20% p.a.)	EUR 3,790	75% (EUR 2,847)
GB00BLRQAF03	ArcelorMittal S.A.	0,85% (10,20% p.a.)	EUR 10,51	75% (EUR 7,883)
GB00BM7PX800	Banco BPM S.p.A.	0,75% (9,00% p.a.)	EUR 1,388	75% (EUR 1,028)
GB00BM7PY777	Deutsche Bank	0,85% (7,80% p.a.)	EUR 7,883	75% (EUR 5,912)
GB00BM7PZ384	Enel S.p.A.	0,35% (4,20% p.a.)	EUR 2,580	75% (EUR 1,935)
GB00BM7Q0202	Eni S.p.A.	0,55% (6,60% p.a.)	EUR 7,895	75% (EUR 5,922)
GB00BM7Q1119	Fiat Chrysler Automobiles	0,60% (7,20% p.a.)	EUR 9,279	75% (EUR 6,958)
GB00BM7Q2226	Glencore Plc	0,70% (8,40% p.a.)	EUR 1,567	75% (EUR 1,175)
GB00BM7Q3333	Inesse Sanpaoletto S.p.A.	0,50% (6,00% p.a.)	EUR 1,779	75% (EUR 1,334)
GB00BM7Q4440	Nokia Oy	0,80% (7,20% p.a.)	EUR 3,805	75% (EUR 2,853)
GB00BM7Q5556	Santander	0,80% (9,60% p.a.)	EUR 1,843	75% (EUR 1,382)
GB00BM7Q6663	Société Générale	0,70% (8,40% p.a.)	EUR 12,95	75% (EUR 9,713)
GB00BM7Q7770	STMMicroelectronics	0,75% (9,00% p.a.)	EUR 24,20	75% (EUR 18,15)
GB00BM7Q8887	Telecom Italia S.p.A.	0,60% (7,20% p.a.)	EUR 0,298	75% (EUR 0,223)
GB00BM7Q9994	Unilever S.p.A.	0,85% (7,80% p.a.)	EUR 8,020	75% (EUR 6,015)

Stare per acquistare un prodotto che non è semplice e può essere di difficile comprensione.

Prima dell'adesione leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Luxembourg Commission de Surveillance des Secteurs Financiers (CSSF) in data 17 luglio 2020 e notificato ai sensi di legge alla CONSOB in data 17 luglio 2020 (il "Prospetto di Base"), unitamente a ogni supplemento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti; i Final Terms dated 4 settembre 2020 relativi ai Certificati (le "Condizioni Definitive") redatti ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento Prospetti; il documento contenente le informazioni chiave (KID) relative ai Certificati; Le Condizioni Definitive, il Prospetto di Base e il KID sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del prospetto non deve essere intesa come un'approvazione dei titoli offerti.

Per maggiori informazioni sui Certificati, i relativi rischi e per scaricare il Documento contenente le informazioni chiave (KID): www.goldman-sachs.it

*Gli importi dei premi mensili sono espressi in percentuale rispetto al prezzo di emissione. Ad esempio 0,35% corrisponde a 0,35 Euro per Certificato. Tali importi devono prendere in considerazione il livello delle diverse fiscalità applicati ai sensi della normativa vigente. Per esempio, se il prezzo ufficiale di chiusura del sottostante alla data di valutazione finale da inferiore del 30% rispetto al suo prezzo di riferimento iniziale, l'investitore, subentrando che abbia acquistato i Certificati al prezzo di emissione, subirà una perdita del capitale per il 30% e riceverà un ammontare pari a 70,00 Euro per ciascun Certificato. Il livello barriera è espresso in percentuali rispetto al prezzo di riferimento iniziale e al valore assoluto dei premi mensili.

Disclaimer: Prima di acquistare i Certificati, gli investitori (e potenziali investitori e consulenti) propri come istituzionali, legali e finanziari) e leggere attentamente la Documentazione di Offerta. I Certificati sono negoziati sul SaDeX, un sistema multilaterale di negoziazione organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., al prezzo di mercato che potrà, in tutto o in parte, differire anche significativamente da quello pagato dagli investitori in sede di acquisto dei Certificati. Non è prevista alcuna garanzia di rimborso o recupero del capitale pagato per i Certificati. I Certificati non sono destinati alla vendita agli Stati Uniti o a U.S. person e in presenza comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. person. Siamo il nostro preventivo o come non scritto, nessuno parte di questo materiale può essere il coperto, l'interposta o del tutto in qualsiasi forma e in qualsiasi mezzo o di ristampa. © Goldman Sachs, 2020. Tutti i diritti sono riservati.



GLOBAL MARKETS
DIVISION

Focus sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e innovazione tecnologica

Crescita sostenibile per i porti italiani

Il tema dell'Assemblea pubblica di Assoportivi che si terrà a Napoli a fine mese

Bianca Longo

La crescita sostenibile dei porti italiani è il tema dell'assemblea pubblica dell'Associazione dei Porti Italiani che si terrà il 30 settembre a Napoli nel corso della Naples Shipping Week. L'evento è mirato al riconoscimento e affermazione del ruolo svolto dai porti italiani e costituisce occasione di confronto con gli "stakeholders" pubblici e privati per fare il punto sui principali temi di interesse della portualità. In particolare, informano gli organizzatori, si vuole fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani a servizio del Paese nel corso dell'emergenza sanitaria, che hanno garantito la continuità della filiera logistica e alle possibili iniziative volte ad efficientare e semplificare le loro attività istituzionali per meglio dispiegare le grandi potenzialità, a beneficio di una più rapida ripresa economica. Il punto centrale del dibattito sarà lo sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all'innovazione tecnologica quali strumenti di crescita dell'economia portuale. La sostenibilità ambientale, sociale ed economica è parte integrante delle attività portuali e costituisce elemento imprescindibile per lo sviluppo e la crescita economica. Sono previsti momenti di confronto con partecipanti qualificati sullo scenario geopolitico ed economico in cui i porti si trovano ad operare; sul finanziamento e realizzazione di infrastrutture portuali e dragaggi; sulle relazioni porto-città. L'evento si svolgerà sia in presenza, con un numero limitato di partecipanti, sia in modalità live streaming, con collegamenti inviati a tutti coloro che si registreranno tramite il sito dell'Associazione. Si tratta di un importante momento di confronto - spiega il presidente di **Assoportivi**, Daniele Rossi - fra i protagonisti del settore portuale e logistico con un forte spirito programmatico che vuole essere di buon auspicio per una rapida ripresa del settore. L'evento è stato reso possibile grazie alla proficua collaborazione con il Propellers Club.



Il Piccolo

Trieste

le tensioni tra le due superpotenze e le ricadute sul porto di trieste

Schiaffo di Washington al colosso cinese Cccc E la Via della Seta trema

Il Dipartimento di Stato Usa ha messo al bando la compagnia pubblica di Pechino con cui l' Authority ha firmato il Memorandum d' intesa rimasto finora sulla carta

DIEGO D' AMELIO

Non bastasse la pandemia, un altro duro colpo si infrange sulla possibilità di chiudere le intese con la Cina riguardanti il **Porto di Trieste**. Il Dipartimento di Stato americano mette nella black list China Communications and Construction Company, la gigantesca compagnia pubblica con cui nel marzo 2019 l' Autorità portuale ha firmato il Memorandum d' intesa sulla Via della Seta e principale braccio operativo di Pechino nella realizzazione delle infrastrutture dell' iniziativa One belt one road. La decisione mette i bastoni fra le ruote anche a Fincantieri, perché tra le società messe al bando figura China Shipbuilding Group, con cui nel 2018 è stato siglato un accordo di collaborazione per la costruzione di navi in Asia. Il comunicato di Micheal Pompeo non va per il sottile: «Cccc e le sue sussidiarie sono coinvolte in corruzione, prestiti predatori, distruzione ambientale e altri abusi in varie parti del mondo». Dopo un comunicato del genere e il riallineamento del governo Conte bis alla fedeltà atlantica, il Dragone pare allontanarsi sempre più da **Trieste**. Anche il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino manifesta pessimismo, pur sapendo che l' esposizione mediatica legata alla firma del

Memorandum è servita ad attirare grande attenzione sullo scalo. Il tamburo mediatico che accompagnò la sottoscrizione dell' accordo tra Authority e Cccc ha tuttavia lasciato il passo prima all' attesa di sviluppi e poi a una stasi spiegata con l' esplosione del coronavirus, ma che ha molto a che fare con lo scontro geopolitico tra Stati Uniti e Cina. **Trieste** è solo un tassello in una scacchiera di dimensioni globali e la scintilla che ha provocato l' intervento americano contro Cccc è scoccata nel lontano Mar cinese meridionale: Pechino ne rivendica la sovranità, mentre Washington definisce le pretese «illegali», «prepotenti» e «destabilizzanti», sulla scorta di una sentenza della Corte di giustizia dell' Aia, che ha dato ragione ai Paesi del Sudest asiatico affacciati su quelle acque, dove la Cina ha costruito isole artificiali e basi militari, grazie all' opera di Cccc e di una serie di società controllate. «Gli Stati Uniti - recita la nota di Pompeo - sostengono un Mare cinese meridionale libero e aperto». Il Dipartimento di Stato imporrà il divieto di ingresso ai cittadini cinesi «complici della costruzione o della militarizzazione degli avamposti nel Mar cinese meridionale», ma ciò che più conta per **Trieste** è l' iniziativa assunta contro Cccc. «Il Dipartimento del commercio - continua il comunicato Usa - ha aggiunto 24 società pubbliche cinesi alla Entity list, incluse diverse (cinque, ndr) sussidiarie di Cccc». Per fare affari con le società inserite nel libro nero, le imprese statunitensi dovranno chiedere un esplicito permesso al governo. Il messaggio di Pompeo è chiaro: «Non si deve permettere alla Cina di usare Cccc e altre società pubbliche come armi per imporre un' agenda espansionista». Difficile che in questo clima internazionale il confronto fra Autorità portuale e Cccc possa andare avanti. In ballo c' erano i tre punti del Memorandum: una partecipazione cinese allo sviluppo ferroviario dello scalo, l' ingresso dell' Authority nella società di gestione dell' interporto slovacco di Kosice e il progetto per l' export di vino in Cina. Quest' ultimo era in fase avanzata di pianificazione, tanto da essere oggetto di un secondo accordo firmato in Cina alla presenza del ministro degli Esteri Luigi Di Maio, con l' obiettivo di utilizzare alcuni terminal asiatici per esportare prodotti dell' enogastronomia



italiana nel Far East. La questione riguarda anche Fincantieri, perché fra le sussidiarie di Cccc c'è anche China Shipbuilding



Il Piccolo

Trieste

Group, con cui l' ad Giuseppe Bono ha firmato nel 2018 un accordo per l' ampliamento della cooperazione industriale, con l' obiettivo di realizzare direttamente in Cina navi da crociera pensate espressamente per il mercato asiatico. L' intesa prevede anche una serie di progetti congiunti di ricerca e sviluppo, ma gli Usa non vedono certo di buon occhio la possibilità di un trasferimento alla Cina di know how occidentale. L' intervento americano ha d' altra parte l' intento di fungere da deterrente, spingendo i Paesi alleati a riconsiderare i propri accordi con le imprese messe al bando. La Via della Seta in chiave triestina potrebbe dunque essere già arrivata al capolinea. --

Il Piccolo

Trieste

L'analisi del presidente dello scalo D' Agostino. «Tocca a Roma dirci con quali soggetti possiamo trattare». Pesa anche il fattore Covid

«Boicottare il partner asiatico? La decisione spetta al governo»

D.D.A. E G.TOM.

le reazioni Il presidente dell' Adsp di Trieste Zeno D' Agostino rimanda all' esecutivo le scelte da prendere in seguito alla durissima presa di posizione del Dipartimento di Stato Usa sul gruppo cinese: «Il boicottaggio di Cccc sarà eventualmente deciso dal governo italiano - commenta D' Agostino - : spetta a Roma dirci con quali soggetti può trattare l' **Autorità portuale** e a noi prendere le precauzioni del caso». Ma il governo italiano non sarà l' unico a doversi porre il problema, riflette il presidente, soprattutto se si considera il livello di interrelazione fra le economie di Usa e Cina: «Fa tuttavia sorridere che tra le sussidiarie di Cccc ci sia la società Zpmc, che il più grande produttore mondiale di gru da terminal container e che serve una buona metà dei porti americani: gli Usa hanno molti più rapporti di noi con Cccc e il boicottaggio creerebbe loro non pochi problemi». Quanto al futuro dei rapporti con la Cina, D' Agostino rassicura sui contenuti del Memorandum sottoscritto nel 2019: «lo faccio solo quanto contenuto al suo interno e niente più. Il trattato è improntato a totale reciprocità e, se non vanno avanti le cose in Cina, non vanno avanti nemmeno in Italia». E proprio su questo riconosce che uno stop è in atto: «Sono più pessimista, ma non credo che lo stallo dipenda dal Mar cinese meridionale. Questo importante rallentamento è dovuto piuttosto al Covid. Trieste ha comunque molti progetti in ballo e, se uno sta fermo, avremo maggior tempo per gli altri: le idee non ci mancano e, se qualcuno non approfitta delle occasioni che nascono qui, il problema è suo». Dal canto suo Fincantieri non si mostra allarmata dalla scomunica di Cccc né da quella di China Shipbuilding Group (ramo di Cccc), con cui l' azienda italiana ha stretto un accordo di cooperazione nel 2018 assieme a Carnival: il programma prevede che Carnival (compagnia Usa) assista i cinesi sulla terminalistica, mentre Fincantieri li aiuti nella costruzione di navi in proprio. L' accordo non include però, precisa Fincantieri, trasferimento di know how effettivo, sicché difficilmente farà storcere il naso agli Usa. Tanto più che in primavera il Pentagono ha affidato proprio agli italiani la realizzazione di una serie di nuove fregate. --D.d.a. e g.tom.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Garantito alla società guidata dagli imprenditori Parisi e Petrucco un orizzonte temporale identico a quello della Piattaforma logistica. Nuovo passo avanti verso la fusione con Plt

Prolungata fino al 2052 la concessione alla Gct sul terminal Scalo Legnami

D.D.A

il caso Con l' Accordo di programma sulla Ferriera firmato e i lavori sulla Piattaforma logistica giunti alle limature dei dettagli, gli imprenditori Francesco Parisi e Vittorio Petrucco si concentrano ora sugli aspetti societari, ottenendo dall' **Autorità portuale** l' allungamento della concessione sul vicino Scalo legnami e potendo così pianificare la fusione fisica e amministrativa dei due terminal. Un passo fondamentale anche rispetto alle trattative in corso per l' ingresso di un partner industriale straniero nella gestione della Piattaforma. Lo Scalo legnami è in concessione alla società General Cargo Terminal (Gct), controllata da Parisi, Icop, Interporto Bologna e Cosmo ambiente. La concessione sarebbe scaduta nel 2024, ma «visti gli investimenti necessari per rendere sinergico il terminal con la Piattaforma - spiega Francesco Parisi - non era sostenibile avere solo quattro anni per ammortizzare l' investimento fatto. L' **Autorità portuale** ha considerato il nostro impegno sufficiente e riconosciuto pertanto una concessione che durerà trentadue anni». L' orizzonte diventa dunque il 2052: identico a quello della concessione per la Piattaforma, i cui trent' anni partiranno dal momento del collaudo. In questo modo i due terminal potranno procedere allo stesso passo e andare presto verso quella fusione societaria da cui nascerà il comprensorio di Plt. I traffici rimarranno comunque distinti: sulla Piattaforma saranno movimentati container e semirimorchi, mentre lo Scalo legnami continuerà a occuparsi di merci varie e rinfuse. Dopo i collaudi di rito, seguirà la fusione societaria fra Plt e Gct: ne sortirà un soggetto unitario che si aprirà all' alleanza con un gigante internazionale capace di assicurare un numero adeguato di navi container e ro-ro, nonché la gestione del terminal ferroviario previsto accanto alla banchina, dove oggi sorgono cokeria e altoforno della Ferriera. «Il tutto - dice Parisi - fa parte dell' accordo quadro sottoscritto l' anno scorso sotto l' egida dell' **Autorità portuale** e prevede l' integrazione delle due infrastrutture e la fusione fra le due società, i cui organi si esprimeranno a breve. Arriveremo così ai 27 ettari complessivi serviti da binari (quattro, in modo da poter caricare due treni alla volta, ndr)». L' accordo prevede inoltre che, entro la fine del 2021, Plt appresti la progettazione del primo lotto del Molo VIII, di cui la Piattaforma sarà la base della graduale proiezione verso il mare. E proprio in cambio di questo impegno e di ulteriori investimenti per una dozzina di milioni di euro (i privati ne hanno investiti sessanta su un totale di 160), Parisi e Petrucco hanno ottenuto l' allungamento della concessione di Gct. Sempre stando ai documenti ufficiali, Plt dovrebbe progettare anche il nodo ferroviario di Servola, dove saranno caricati i container del Molo VIII e che supererà i binari usati nei primi anni dalla Piattaforma logistica in direzione Scalo legnami. I 12,5 milioni serviranno in parte per il progetto della Grande stazione di Servola (1,5 milioni di euro), mentre il resto sarà impiegato per unificare le aree, a cominciare dai binari che collegheranno la Piattaforma logistica all' ex area a caldo della Ferriera di Servola i cui impianti sono stati spenti la scorsa primavera. --d.d.a© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

l'inchiesta del "foglio"

Nel database di Schenzen Trieste compare 1.500 volte

D.D.A. E G.TOM.

Il nome di Trieste ricorre 1500 volte nel database ottenuto da Il Foglio assieme a un gruppo di testate internazionali come Washington Post e Telegraph i cui contenuti sono stati pubblicati in questi giorni: l'Okidb, Oversea Key Information Database, è uno strumento della Repubblica popolare realizzato dalla società Zenhua di Shenzhen. Si tratta di una mole sterminata di dati raccolti e aggregati dalla società, rastrellando nell'oceano del Web, su persone e categorie di interesse cinese in Europa: Il Foglio ha ottenuto la parte riguardante l'Italia, sviscerata in un'inchiesta della giornalista Giulia Pompili. Può sorprendere l'assenza nel database di nomi di rilievo come quello del presidente dell'**Autorità portuale** Zeno D'Agostino, o del segretario generale Mario Sommariva, così come di figure rilevanti nel panorama economico mondiale come il vertice di Fincantieri Giuseppe Bono. Ma, come specifica Il Foglio, il database contiene appunto le informazioni raccolte aggregando dati pubblicamente disponibili. Mancano invece tutte le schede ottenute tramite operazioni di intelligence più classiche: naturale quindi possano esserci delle lacune. Risultano però nomi come l'ex ad di Generali Mario Greco, il ricercatore e docente della Sissa Stefano Gustincich (un biologo) o l'ex rappresentante dei lavoratori delle imprese in Comitato **portuale** Lelio Doria. Se il primo (e anche il secondo, considerando gli interessi cinesi) può avere un senso, la presenza del terzo è quantomeno bizzarra: Doria non è più in carica da quattro anni e non è certo una figura di primo piano (absit iniuria) nel **sistema** del porto. La probabilità è che parte della informazioni possano essere datate, in fondo anche Mario Greco non è più ad di Generali dal 2016. Nel database c'è poi molta attenzione al traffico navi dall'Oriente verso Trieste, in particolare dall'Indonesia: sono 1600 i passaggi monitorati. Tra le imprese importatrici i cui beni passano da Trieste il database cita le più svariate, dal produttore di componentistica musicale slovacco all'azienda di moda trevigiana. Per il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** D'Agostino si sta sollevando un gran polverone per un procedimento di raccolta di dati ormai prassi di molti Stati come di molte aziende: «Francamente mi sembra strano che sia stato schedato il capo di una piccola impresa di facchini del porto e non altre persone che avrebbero avuto molto più senso». Quanto al traffico navi, aggiunge: «Esistono ormai applicazioni come Ais, che anche un privato cittadino può scaricare, che consentono di accedere a immense moli di dati riguardanti il traffico **portuale** in tutto il mondo. Il mondo in cui viviamo è già il mondo dei Big Data. Quanto ai traffici dall'Indonesia a Trieste, immagino arrivino qui merci tramite Singapore, di più non saprei che dire». Conclude D'Agostino: «Quando si parla di porti e di interessi degli Stati nella portualità si tende a far confusione. Trieste, in generale i porti italiani, non è conquistabile da nessuno». --d.d.a. e g.tom.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Trieste Prima

Trieste

Porto: una società cinese "scheda" le autorità portuali italiane, nella lista anche Trieste

Una società cinese stila un enorme report che raccoglie migliaia di nomi del mondo della politica e dell' imprenditoria italiane oltre che delle autorità portuali di Trieste, Genova e Civitavecchia. Presenti anche i nomi di parenti e partner, con relativa "scheda"

Un enorme dossier, stilato da una società cinese, che raccoglie migliaia di nomi del mondo della politica e dell' imprenditoria italiane oltre che delle autorità portuali di Trieste, Genova e Civitavecchia. Come riportano "Il Foglio" e alcune testate internazionali, la società privata cinese con base a Shenzhen, la Zhenhua, ha prodotto la Okidb (Oversea Key Information DataBase), che raccoglie informazioni presenti pubblicamente sulle piattaforme social ma anche su articoli e blog. La prima parte riguarda esponenti del mondo della politica, dell' industria e della chiesa, con informazioni anche sui familiari e i coniugi, mentre la seconda si riferisce a persone che lavorano per i porti di Trieste, Genova fino a Civitavecchia. Secondo il foglio, in questa seconda parte sarebbero presenti "1.012 nomi di persone che hanno a che fare con l' influenza e gli obiettivi della Cina. Esiste, come prevedibile, tutta la famiglia Berlusconi fino all' ultimo dei nipoti. La famiglia Renzi. La famiglia Merloni e Ferrero". Una terza parte conterrebbe invece 2.732 nomi di indagati e condannati, per lo più "membri della criminalità organizzata". Ognuno di questi nomi sarebbe pi catalogato secondo parole chiave, che definiscono i reati, presunti o commessi (estorsione, traffico di esseri umani, riciclaggio e altro).

TRIESTEPRIMA Cronaca

Porto: una società cinese "scheda" le autorità portuali italiane, anche Trieste

Una società cinese stila un enorme report che raccoglie migliaia di nomi del mondo della politica e dell'imprenditoria italiane oltre che delle autorità portuali di Trieste, Genova e Civitavecchia. Presenti anche i nomi di parenti e partner, con relativa "scheda"

Un enorme dossier, stilato da una società cinese, che raccoglie migliaia di nomi del mondo della politica e dell'imprenditoria italiane oltre che delle autorità portuali di Trieste, Genova e Civitavecchia. Come riportano "Il Foglio" e alcune testate internazionali, la società privata cinese con base a Shenzhen, la Zhenhua, ha prodotto la Okidb (Oversea Key Information DataBase), che raccoglie informazioni presenti pubblicamente sulle piattaforme social ma anche su articoli e blog. La prima parte riguarda esponenti del mondo della politica, dell'industria e della chiesa, con informazioni anche sui familiari e i coniugi, mentre la seconda si riferisce a persone che lavorano per i porti di Trieste, Genova fino a Civitavecchia. Secondo il foglio, in questa seconda parte sarebbero presenti "1.012 nomi di persone che hanno a che fare con l'influenza e gli obiettivi della Cina. Esiste, come prevedibile, tutta la famiglia Berlusconi fino all'ultimo dei nipoti. La famiglia Renzi. La famiglia Merloni e Ferrero".

Una terza parte conterrebbe invece 2.732 nomi di indagati e condannati, per lo più "membri della criminalità organizzata". Ognuno di questi nomi sarebbe pi catalogato secondo parole chiave, che definiscono i reati, presunti o commessi (estorsione, traffico di esseri umani, riciclaggio e altro).

Schedatura cinese del porto, il triestino nel dossier: "Mi viene da ridere"

Nell' articolo pubblicato da Il Foglio viene menzionato Lelio Doria, triestino che lavora in una cooperativa e che aveva fatto parte del Comitato portuale, ormai soppresso. "Mi dispiace, adesso sono più famoso di D' Agostino"

NICOLÒ GIRALDI

Al netto per il dovuto rispetto nei suoi confronti, se non è un bluff poco ci manca. All' interno del dossier che la società cinese Zenzhua ha prodotto per raccogliere i dati di milioni di persone in tutto il mondo e che in Italia è stato reso noto da Il Foglio, appare sì l' Autorità Portuale di **Trieste** ma nell' articolo pubblicato l' unica persona legata in qualche modo allo scalo giuliano risulta essere un triestino di nome Lelio Doria, che fino al 26 marzo 2016 sedeva all' interno del Comitato portuale come rappresentante dei lavoratori delle imprese. Una bufala? Lelio Doria, personaggio noto nel mondo del calcio locale a causa delle sue personali abilità (Ponziana ma soprattutto Costalunga nel suo curriculum), lavora presso la Cooperativa Triestina, realtà che opera nel mondo del facchinaggio con alcuni lavori in **porto** ma soprattutto in appalto alla Illy caffè. Lì è responsabile dei turni ed è all' interno della stessa struttura di facchinaggio da moltissimi anni. Ambienti vicini a lui lo dipingono come una persona al di sopra di ogni sospetto, un onesto lavoratore, competente e "tutto intuito". Il commento "So per certo che in quel comitato portuale non ha mai fatto neanche un singolo intervento e sinceramente questa storia mi sembra molto bizzarra, sono sicuro che chi ha fatto il dossier ha probabilmente trovato un nome, copiato ed incollato senza sapere" racconta Claudio Seppini, presidente della cooperativa. Raggiunto telefonicamente da TriestePrima, Lelio Doria si è messo a ridere. "Non so veramente come possa essere uscito fuori il mio nome, è una situazione veramente ridicola". "Pensavo fosse uno scherzo" Doria era sì parte del Comitato portuale ma da quando la struttura non esiste più, praticamente non ha quasi mai messo piede in **porto**. "Hanno iniziato a chiamarmi tutti i miei colleghi, sindacalisti, un sacco di persone - continua - e all' inizio pensavo che mi stessero prendendo in giro, insomma, ho pensato ad uno scherzo". Quando gli raccontiamo che nell' articolo pubblicato da Il Foglio l' unico nome collegato al **porto** di **Trieste** è il suo (e non ad esempio quello del presidente Zeno D' Agostino ndr) scoppia a ridere. "Me dispiaci (in dialetto triestino), vorrà dire che visto che adesso sono una persona importante rilascerò dichiarazioni solo a pagamento e su approvazione del mio avvocato". Le parole di Zeno D' Agostino Anche D' Agostino (che non conosce Doria ma che avrebbe potuto incontrarlo in una riunione circa tre anni fa, come sostiene lo stesso dipendente della cooperativa ndr) ha commentato quella che sotto diversi punti di vista sembra essere una vicenda dai contorni assurdi. "Se la schedatura del **porto** di **Trieste** passa attraverso il coinvolgimento di una struttura di facchinaggio che qui lavora con una qualche decina di addetti e tira in ballo un rappresentante di un comitato che non esiste più, allora mi sembra veramente che per dignità si dovrebbe considerare chiusa la questione". Nel 2020 ci stupiamo dell' esistenza dei Big Data? La lista, secondo D' Agostino, non sarebbe neanche aggiornata. "Mi sarei iniziato ad interrogare se in quella lista fosse comparso il mio nome, quello di mia moglie e dei miei figli - continua - ma per come sono state trattate anche dai media, per non parlare dei politici che hanno immediatamente inviato comunicati alla stampa senza neanche aver letto l' articolo, è evidente che siano informazioni vecchie ed accessibili a chiunque. Inoltre - ha concluso il vertice del **porto** - se nel 2020 ancora ci stupiamo dell' esistenza dei cosiddetti Big Data, allora non so cosa dire. Forse è meglio chiuderla qua".

TRIESTEPRIMA Cronaca

Cronaca
Schedatura cinese del porto, il triestino nel dossier: "Mi viene da ridere"

Nell'articolo pubblicato da Il Foglio viene menzionato Lelio Doria, triestino che lavora in una cooperativa e che aveva fatto parte del Comitato portuale, ormai soppresso. "Mi dispiace, adesso sono più famoso di D'Agostino"

NICOLÒ GIRALDI

1 più letti di oggi

1 Cronaca 20 settembre 2020
 Cronaca 20 settembre 2020
 Cronaca 20 settembre 2020
 Cronaca 20 settembre 2020
 Cronaca 20 settembre 2020

Una bufala?

Lelio Doria, personaggio noto nel mondo del calcio locale a causa delle sue personali abilità (Ponziana ma soprattutto Costalunga nel suo curriculum), lavora presso la Cooperativa Triestina, realtà che opera nel mondo del facchinaggio con alcuni lavori in porto ma soprattutto in appalto alla Illy caffè. Lì è responsabile dei turni ed è all' interno della stessa struttura di facchinaggio da moltissimi anni. Ambienti vicini a lui lo dipingono come una persona al di sopra di ogni sospetto, un onesto lavoratore, competente e "tutto intuito".

Il commento



Trieste Prima

Trieste

Trieste Next 2020 riparte all' insegna della sicurezza, molti gli eventi in presenza

In controtendenza con altre manifestazioni, la maggior parte dei relatori saranno in presenza, quasi a sfidare la sorte per dimostrare che la vita può continuare in sicurezza se si rispettano le regole. Tuttavia, il 90% degli incontri sarà trasmesso in streaming per garantire una risonanza più ampia di quella consentita dalle strette norme sanitarie. Ci sarà quindi una versione digitale con vero e proprio palinsesto online e una conduzione giornalistica. La partecipazione da parte del pubblico è completamente gratuita, ma per garantire il distanziamento sociale sarà assolutamente necessario registrarsi sul sito a ogni singolo evento a cui si intende partecipare. Gli ospiti Tra gli ospiti di punta dell' edizione 2020 troviamo Jan Olof Lundqvist, dello Stockholm International Water Institute, Claudia Ringler, dell' International Food Policy Research Institute, Paolo Vineis docente di Epidemiologia ambientale dell' Imperial College di Londra, Pier Paolo Di Fiore, oncologo di AIRC e professore dell' Università degli Studi di Milano e Peter Wadhams, glaciologo dell' Università di Cambridge, autore del libro "Addio ai ghiacci" e molti altri ancora. Ci si focalizzerà inoltre sui punti di connessione tra ricerca e impresa, con ospiti come Marco Alverà, amministratore delegato di SNAM (una delle maggiori società di infrastrutture energetiche al mondo), Renato Mazzoncini, amministratore delegato e direttore generale della multi-utility A2A, e Diana Bracco, amministratore delegato dell' azienda farmaceutica Bracco, oltre a Zeno D' agostino, presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste, che racconterà la svolta green del nostro porto, già snodo cruciale della Nuova Via della Seta. In arrivo anche il ministro dello sviluppo economico Stefano Patuanelli. La manifestazione scientifica è stata presentata oggi in conferenza stampa da Angela Brandi assessore comunale all' istruzione e università, Roberto Di Lenarda, rettore dell' Università degli Studi di Trieste, Pierpaolo Roberti, assessore regionale alle autonomie locali e sicurezza, Antonio Maconi, direttore di Trieste Next e rappresentante di Italtypost, Serena Mizzan, direttore dell' Immaginario Scientifico e Paola Del Negro, direttore generale Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS. Hanno partecipato anche Renzo Simonato, direttore regionale Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Trentino Alto-Adige Intesa Sanpaolo, Giannino Del Sal, rappresentante AIRC - Fondazione AIRC per la Ricerca sul Cancro, e Massimo Gaudina, direttore della Commissione Europea - Rappresentanza di Milano, che si è collegato in diretta streaming. Il programma completo della manifestazione è disponibile sul sito www.triestenext.it. Brandi: "Location più curata e grande" "Abbiamo fortemente voluto questa manifestazione in continuità con Esos - a dichiarato Brandi - che rappresenta tuttavia un evento unicum, mentre Trieste Next è una tradizione consolidata che punta a promuovere anche il turismo scientifico in città". L' assessore ha inoltre segnalato che "Quest' anno la location sarà più curata e più grande, con stand agevoli e ulteriori sedi, quali il teatro Miela, il palazzo della Regione, il Magazzino delle Idee, il museo Revoltella, il Caffè Tommaseo e palazzo Gopcevich". Di Lenarda: "Manifestazione di altissimo profilo" Roberto Di Lenarda ha spiegato che "Trieste Next sarà una manifestazione di altissimo profilo, che riscuoterà il consueto successo e costituirà un importante segnale di ripartenza in sicurezza della nostra città, aprendo la strada alla decima edizione in occasione della quale confidiamo di poter avere alle spalle la pandemia, di poterne valutare gli esiti, analizzare le modalità di gestione e condividere le prospettive di sviluppo." L' assessore Roberti ha invece richiamato l' attenzione sulla vocazione verso la ricerca e l' innovazione di Trieste e dell' intero Friuli Venezia Giulia che in futuro dovrà tradursi in sbocchi occupazionali e nell' insediamento di nuove realtà imprenditoriali nel





Trieste Prima

Trieste

Studi di Trieste, ItalyPost, Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, e Immaginario Scientifico. La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e la Camera di Commercio di Trieste sono enti copromotori. Trieste Next 2020 gode della collaborazione della Commissione Europea e di Confindustria Alto Adriatico. Content partner dell' edizione 2020 sono Fondazione AIRC per la lotta contro il cancro ed Egea. Il festival è un progetto di Trieste Città della Conoscenza. Gallery.

«Porto off-shore per le crociere No all'inceneritore di Fusina»

Il ministro dell'Ambiente Costa a Venezia: marginamenti e bonifiche, i soldi ci sono

A. Zo.

VENEZIA Le navi da crociera «fuori dalla laguna». Un secco «no» al potenziamento dell' inceneritore di Fusina, «anche se la competenza è della Regione e posso solo lanciare un appello al futuro presidente a non farlo». Il protocollo fanghi che «non sarà un "tana libera tutti"», mentre per marginamenti e bonifiche le risorse ci sono tutte. «E se non bastassero ne abbiamo altre, perché per noi Venezia è la priorità delle priorità». Il ministro dell' Ambiente Sergio Costa arriva a Venezia poco prima di mezzogiorno e in poco più di un' oretta di giro in barca insieme al collega Federico D' Incà e alla candidata sindaco M5s Sara Visman vede «dal vivo» il porto di Venezia e le questioni aperte: e tutto questo a bordo di una barca elettrica, tipologia di mobilità su cui proprio i pentastellati puntano molto, tanto da aver introdotto un punto nel decreto Agosto, quello dell' Autorità della laguna e del Mose. «Vogliamo aprire un mercato diverso, avete visto anche voi che non fanno rumore e fanno meno onde», osserva D' Incà. I dossier veneziani sul tavolo di Costa sono molti, a partire da quel protocollo fanghi che già un anno fa sembrava in dirittura d' arrivo, salvo poi arenarsi, facendo inferocire il presidente (ora commissario) dell' Autorità di sistema portuale **Pino Musolino**, bloccato negli escavi dei canali. «Ora siamo all' ultimo miglio», dice Costa, che promette per il prossimo mese la soluzione di buona parte del «dossier Venezia», «perché tutti questi temi sono collegati». «Era necessario attendere tutte le osservazioni perché il protocollo è la base ambientale e sanitaria per poter fare sana progettazione della laguna - osserva - Il tema non avere un intento aggressivo di scavare, ma sapere quali sono le "regole d' ingaggio" per la gestione dei fanghi». L' altro tema caldo è quello delle crociere, che ora non ci sono più e che il M5s veneziano da sempre vuole fuori dalla laguna. «Non è solo competenza mia, c' è un consorzio di ministeri al lavoro - dice riferendosi a Infrastrutture e Beni Culturali - Serve una soluzione strutturale definitiva e per me non può essere altro che un porto off-shore . Io ho parlato con alcune compagnie crocieristiche e mi sembrano interessate all' idea di un sistema organizzato tutto green ». Marghera è anche un simbolo di un mondo che non c' è più, legato a produzioni che hanno avuto un elevato impatto ambientale. «Finire i marginamenti è fondamentale - prosegue il ministro dell' Ambiente - Sulle bonifiche abbiamo chiuso l' accordo di programma con la Regione e i lavori possono partire: sono loro il soggetto attuttore». Costa ribadisce che Venezia è complessa e il governo ha lavorato al massimo. «Io ho sempre detto che Venezia è una questione urgente, ma non serve la fretta, perché c' è il rischio di rovinare un bene unico a livello mondiale». «Oggi il ministro ci ha confermato che i soldi per le bonifiche ci sono, dunque questo territorio può accogliere nuove realtà produttive - commenta Visman - Abbiamo chiesto un occhio di riguardo sull' inquinamento, sull' inceneritore e sull' aeroporto». Sull' impianto che Veritas vorrebbe potenziare a Fusina il ministro alza le mani. «I piani dei rifiuti li fa la Regione, ma noi abbiamo dimostrato che ci sono strade alternative, basate sull' economia circolare, che questi impianti non hanno più senso». «La terza linea dei Pfas è stata archiviata e il ministro ha chiesto una valutazione sulle prime due, per accertare se non possano davvero superare la soglia di potenza che farebbe scattare la Via nazionale e non più regionale», sottolinea la consigliera regionale uscente Erika Baldin, anche lei presente alla visita di Costa e D' Incà.



«Fanghi e bonifiche, ci sono i soldi»

‘Il ministro dell' Ambiente Sergio Costa in città con i 5stelle per fare il punto sugli interventi. «Il Protocollo è all' ultimo miglio» `Confermati i finanziamenti per completare i marginamenti «Le navi da crociera? Fosse per me, andrebbero fuori dalla laguna»

PORTO MARGHERA Protocollo fanghi, bonifiche di **Porto Marghera**, marginamenti dell' area industriale e grandi navi da crociera. Non possono essere trattati separatamente, per cui ieri il ministro dell' Ambiente Sergio Costa a Marghera ha detto che il «Protocollo è arrivato all' ultimo miglio» e che auspica «possa vedere la luce in autunno». Nella prossima stagione, anzi, si dovrebbe veder nascere un intero dossier governativo che conterrà tutti i quattro aspetti. È vero che sarà dopo le elezioni e, passato il Santo passata anche la festa, ma il ministro dell' Ambiente, giunto in laguna assieme al collega Federico D' Incà, unico ministro veneto che si occupa dei Rapporti con il Parlamento, con la consigliera comunale Sara Visman e il candidato presidente alla Regione Enrico Cappelletti, ha assicurato che i soldi per i fanghi dei canali da scavare, per le bonifiche dei terreni inquinati, per i marginamenti dell' area industriale e per trovare un posto dove mettere le navi da crociera ci sono. Anche se per i marginamenti, ad esempio, i fondi che risultano disponibili sono solo una parte rispetto ai 280 milioni di euro necessari a completare l' opera, Costa ha ribadito invece che il Governo li ha messi tutti a disposizione, e lo ha assicurato prima e dopo un lungo giro in laguna, a bordo di due barche a propulsione elettrica, durante il quale la delegazione dei 5 Stelle ha visitato le bonifiche e i marginamenti già realizzati (e che impediscono alle acque di falda di trasportare in laguna gli inquinanti sepolti sotto alle vecchie fabbriche). A chi ha ricordato a Costa che già lo scorso febbraio aveva annunciato l' imminente approvazione del nuovo Protocollo fanghi atteso dal 1993, ha risposto che, «se sembra che ci stiamo mettendo un attimo di tempo in più, è perché la complessità impone un' attenzione e un occhio supplementare. Se qua si sbaglia una virgola, si ripercuote sul sistema Venezia (Patrimonio dell' Umanità) in modo geometrico, e noi non possiamo permetterlo. Dobbiamo avere urgenza di risolvere le cose, ma mai fretta». E per le navi da crociera «se dovessi decidere io le porterei fuori della laguna (le compagnie in giro per il mondo hanno brand green e sono disponibili a farlo anche qui), ma a breve come Governo daremo una risposta definitiva». MOSE PURE MENO DI 1 METRO E 30 Quanto al ministro D' Incà, ha ricordato l' impegno profuso per dare una Zls, (Zona logistica speciale) a Marghera e al Rodigino, e tutti i milioni messi a disposizione di Venezia (per i danni dell' acqua granda, per le imprese e le partite Iva colpite dall' emergenza Covid...), sottolineando che i 5 Stelle vogliono nuove aziende ma tutte innovative e che guardino alla green economy. Dato che c' era, ha parlato pure del Mose, difendendo la nuova Agenzia per la Laguna e accogliendo le istanze dei parlamentari locali che chiedono un maggiore ruolo anche per il ministero dell' Ambiente oltre che dei quello dei Trasporti, e ha aggiunto che «continuano le verifiche dei tecnici» e che l' altezza dei 130 centimetri per le paratoie potrà anche essere abbassata in modo da difendere Venezia da maree meno importanti ma che sono la stragrande maggioranza di quelle che colpiscono la città. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ELISIO TREVISAN



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il ministro dell' ambiente costa a venezia

«Le grandi navi fuori dalla laguna anche le compagnie sono d' accordo»

Dal protocollo fanghi ai marginamenti e le bonifiche: tanti i temi trattati nel sopralluogo con Visman (M5S)

CARLO MION

«Per me le Grandi Navi devono rimanere fuori della laguna. Impensabile il loro transito sul canale della Giudecca, noi dobbiamo preservare questo patrimonio dell' umanità che è Venezia e la sua laguna. La soluzione è il porto offshore che garantirebbe anche i posti di lavoro. Una soluzione di cui ho parlato anche con le compagnie e gli operatori delle crociere, prima del lockdown, i quali si sono detti favorevoli a queste soluzioni green. Del resto ci sono vari esempi del genere in altre parti del mondo». Lo ha detto ieri mattina a Marghera il Ministro dell' Ambiente Sergio Costa, in laguna con il collega Federico D' Incà, ministro per i Rapporti con il Parlamento, arrivati a sostegno di Sara Visman candidata a sindaco per il Movimento 5 Stelle. È stata la stessa Visman ad accompagnare i due ministri in un sopralluogo lungo i canali del porto di Marghera dove non sono ancora terminati i lavori di marginamento. Costa ha voluto vedere dal vivo quello che in questi mesi ha trattato sulla carta. E che il suo ministero, insieme ad altri dicasteri, ha finanziato con milioni e milioni di euro. Ha garantito che entro l' autunno anche il Piano Lagunare sarà reso noto. Come dire, saranno spiegate le scelte del Governo e in primis quelle del ministero dell' Ambiente per far coesistere: il protocollo fanghi, i marginamenti e le bonifiche senza dimenticare l' annoso problema dei problemi in città: le Grandi Navi e il loro passaggio nella laguna di Venezia. Protocollo Fanghi «Siamo all' ultimo miglio, abbiamo fatto tutte le valutazioni ambientali anche con l' Ispra e il Ministero della Salute. I fanghi possono essere pericolosi, per questo abbiamo voluto una tutela ambientale vigorosa ma senza volontà di bloccare nulla», ha detto il ministro Sergio Costa. «E impensabile avere un piano di salvaguardia della laguna senza sapere cosa fare dei fanghi che saranno scavati. È fondamentale conoscere la natura degli stessi per questo è importante anche il parere del Ministero della Salute. Già entro l' autunno sarà reso pubblico tutto». BonificheAltro capitolo fondamentale per la tutela dell' ambiente di Marghera e della laguna sono le bonifiche dell' area industriale. Costa ha sottolineato che «oggi non solo abbiamo le risorse economiche e la progettualità, ma abbiamo già l' atto firmato. E stiamo andando avanti veloci, cosa che non so da quanti anni non si vedeva. Ad agosto abbiamo firmato l' accordo con la Regione. Ora quest' ultimo ente che deve attuare il piano. MarginamentiCosta ha garantito che i soldi richiesti sono stati messi tutti e che addirittura nel caso «duranti i lavori si incontrassero dei problemi non previsti siamo pronti a mettere altri fondi. Per noi la laguna di Venezia e la sua salvaguardia è una priorità come lo è per Sara Visman». Tornando alle Grandi Navi ha aggiunto: «Sulle Grandi Navi ci stiamo incontrando e siamo a un buon punto, dal mio punto di vista, alcuni aspetti però devono collimare necessariamente con il Protocollo Fanghi. È chiaro che nel momento in cui c' è un passaggio di navi, qualsiasi nave, in laguna bisogna aver affrontato e risolto la vicenda del Protocollo Fanghi, in cui siamo all' ultimo miglio, e del Piano Lagunare. Noi stiamo affrontando i problemi congiuntamente, se sembra che ci stiamo mettendo un attimo di tempo in più è perché la complessità impone un' attenzione e un occhio supplementare. Se qua si sbaglia una virgola, questo si ripercuote sul sistema Venezia in modo geometrico, e noi non possiamo permetterlo». Sulla gestione del Mose che è evidente influenzerà il transito delle navi, Costa ha sottolineato che parteciperà, insieme ad altri Ministri, alle varie





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

al Governo. Infine, l' ultimo tema trattato ha riguardato l' impianto di Fusina di Veritas e la decisione dell' azienda di ampliarlo con una nuova linea. Il Ministro ha ribadito che non è di competenza del suo Ministero e che, come Ambiente, i suoi uffici hanno sempre sollecitato le regioni a non proseguire sulla scelta di realizzare nuovi inceneritori.
--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Venezia Today

Venezia

Il ministro Costa al Porto: «In autunno il protocollo fanghi e una soluzione per le navi»

«Ci abbiamo messo più del previsto, tutto doveva procedere di pari passo». Bonifiche: «al via e per i marginamenti altri fondi se serve». Inceneritore: «Si può evitare»

Le bonifiche partono a Marghera e i marginamenti lagunari, che riguardano il tema del dissesto idrogeologico, sono stati finanziati e qualora dovessero emergere ulteriori necessità prevediamo altri fondi. Venezia è la priorità». È il ministro dell' Ambiente Sergio Costa a intervenire martedì mattina, poco prima di salpare a bordo di un' imbarcazione elettrica insieme a Federico D' Incà, ministro per i rapporti con il Parlamento e le consigliere e candidate 5 Stelle, Sara Visman ed Elena La Rocca, per una perlustrazione dei marginamenti in alcuni canali del **Porto**. Costa affronta anche il tema delle grandi navi, «deve collimare con il protocollo fanghi - commenta - È una sfida. Ed è anche garanzia che le cose procedono di pari passo. Sappiamo che c' è urgenza, ma dobbiamo agire in fretta. Sono convinto che le risose messe a disposizione per chiudere l' esecutività del progetto dei marginamenti siano essenziali. Per le bonifiche sono stati aperti canali di negoziazione e abbiamo firmato l' accordo di programma con la Regione per cui ci sono le risorse e le bonifiche possono partire. Ora è il momento di decollare». Le grandi navi, «attraverso un consorzio di ministeri, Ambiente, Cultura e Trasporti, stiamo lavorando a una soluzione strutturale e definitiva. La mia idea è quella dell' offshore. Occorre una tutela anche dal punto di vista economico delle imprese; le stesse compagnie crocieristiche dicono di essere interessate a manifestarsi con un brand green». L' ultimo miglio del protocollo fanghi potrebbe arrivare in autunno, secondo Costa. «Il mit ha licenziato tutti gli articolati e allegati a favore del ministero dell' Ambiente. Li abbiamo costruiti assieme alle strutture come l' Ispra e siamo in via di licenziamento anche con la parte dell' Istituto superiore di sanità, per tutta la tossicologia. Non potevamo avere un protocollo fanghi a pezzi. Esso è la base ambientale e sanitaria per una sana progettazione della laguna. Non c' è l' intento di scavare, ma l' intenzione di diversificare le tipologie di fanghi e capire quanto e come movimentarli». Per Sara Visman, candidato sindaco, «solo con le bonifiche di cui abbiamo avuto conferma questo territorio può accogliere nuove attività produttive. Abbiamo chiesto anche un occhio di riguardo per il problema dell' inquinamento e dell' incenerimento dei rifiuti». Il ministro Costa sul termovalorizzatore di Fusina conferma, «non è di competenza ministeriale ma regionale. Faccio un appello al prossimo presidente della Regione Veneto: non lo fare. Io dico che ci sono alternative e lo abbiamo dimostrato pubblicando il decreto legislativo e un pacchetto di fondi per l' economia circolare sabato scorso». «Stiamo cercando di capire se con alcuni emendamenti possiamo migliorare la presenza del ministero dell' Ambiente», sostiene D' Incà sull' articolo 95 del decreto agosto del governo che ha istituito l' Autorità per la laguna, in cui si fa riferimento al ministero delle Infrastrutture come istituzione di riferimento, mentre quello dell' Ambiente viene menzionato nel Comitato di gestione, come in precedenza era previsto dal Comitato. «L' Autorità nasce con la massima attenzione alla tutela dell' ambiente e della laguna, una sorta di nuovo Magistrato alle acque con più capacità, spaccettando da una parte una autorità che è un ente pubblico non economico, e dall' altra parte una società in house. Penso questo sia un grande passo avanti per la gestione della laguna di Venezia e del Mose. Vigileremo perchè non succedano più gli scandali del passato e perchè, dopo decenni di attesa, sia una struttura utile ad evitare che l' acqua alta torni a minacciare Venezia - Sulla soglia dei 130 centimetri di marea per l' innalzamento delle barriere, infine D' Incà afferma - . Al momento quello è il parametro definito dai

VENEZIA TODAY Politica

Il ministro Costa al Porto: «In autunno il protocollo fanghi e una soluzione per le navi»

«Ci abbiamo messo più del previsto, tutto doveva procedere di pari passo». Bonifiche: «al via e per i marginamenti altri fondi se serve». Inceneritore: «Si può evitare»

Antonia Gaspari
di Antonia Gaspari

I più letti di oggi

1. **Costa affronta anche il tema delle grandi navi, «deve collimare con il protocollo fanghi»** - commenta - È una sfida. Ed è anche garanzia che le cose procedono di pari passo. Sappiamo che c' è urgenza, ma dobbiamo agire in fretta. Sono convinto che le risorse messe a disposizione per chiudere l' esecutività del progetto dei marginamenti siano essenziali. Per le bonifiche sono stati aperti canali di negoziazione e abbiamo firmato l' accordo di programma con la Regione per cui ci sono le risorse e le bonifiche possono partire. Ora è il momento di decollare. Le grandi navi, attraverso un consorzio di ministeri, Ambiente, Cultura e Trasporti, stiamo lavorando a una soluzione strutturale e definitiva. La mia idea è quella dell' offshore. Occorre una tutela anche dal punto di vista economico delle imprese; le stesse compagnie crocieristiche dicono di essere interessate a manifestarsi con un brand green.
2. **Protocollo fanghi e inceneritore**
3. **Costa affronta anche il tema delle grandi navi, «deve collimare con il protocollo fanghi»** - commenta - È una sfida. Ed è anche garanzia che le cose procedono di pari passo. Sappiamo che c' è urgenza, ma dobbiamo agire in fretta. Sono convinto che le risorse messe a disposizione per chiudere l' esecutività del progetto dei marginamenti siano essenziali. Per le bonifiche sono stati aperti canali di negoziazione e abbiamo firmato l' accordo di programma con la Regione per cui ci sono le risorse e le bonifiche possono partire. Ora è il momento di decollare. Le grandi navi, attraverso un consorzio di ministeri, Ambiente, Cultura e Trasporti, stiamo lavorando a una soluzione strutturale e definitiva. La mia idea è quella dell' offshore. Occorre una tutela anche dal punto di vista economico delle imprese; le stesse compagnie crocieristiche dicono di essere interessate a manifestarsi con un brand green.
4. **Protocollo fanghi e inceneritore**

Protocollo fanghi e inceneritore

L'ultimo miglio del protocollo fanghi potrebbe arrivare in autunno, secondo Costa. Il mit ha licenziato tutti gli articolati e allegati a favore del ministero dell' Ambiente. Li abbiamo costruiti assieme alle strutture come l' Ispra e siamo in via di licenziamento anche con la parte dell' Istituto superiore di sanità, per tutta la tossicologia. Non potevamo avere un protocollo fanghi a pezzi. Esso è la base ambientale e sanitaria per una sana progettazione della laguna. Non c' è l' intento di scavare, ma l' intenzione di diversificare le tipologie di fanghi e capire quanto e come movimentarli. Per Sara Visman, candidato sindaco, «solo con le bonifiche di cui abbiamo avuto conferma questo territorio può accogliere nuove attività produttive. Abbiamo chiesto anche un occhio di riguardo per il problema dell' inquinamento e dell' incenerimento dei rifiuti». Il ministro Costa sul termovalorizzatore di Fusina conferma, «non è di competenza ministeriale ma regionale. Faccio un appello al prossimo presidente della Regione Veneto: non lo fare. Io dico che ci sono alternative e lo abbiamo dimostrato pubblicando il decreto legislativo e un pacchetto di fondi per l' economia circolare sabato scorso». «Stiamo cercando di capire se con alcuni emendamenti possiamo migliorare la presenza del ministero dell' Ambiente», sostiene D' Incà sull' articolo 95 del decreto agosto del governo che ha istituito l' Autorità per la laguna, in cui si fa riferimento al ministero delle Infrastrutture come istituzione di riferimento, mentre quello dell' Ambiente viene menzionato nel Comitato di gestione, come in precedenza era previsto dal Comitato. «L' Autorità nasce con la massima attenzione alla tutela dell' ambiente e della laguna, una sorta di nuovo Magistrato alle acque con più capacità, spaccettando da una parte una autorità che è un ente pubblico non economico, e dall' altra parte una società in house. Penso questo sia un grande passo avanti per la gestione della laguna di Venezia e del Mose. Vigileremo perchè non succedano più gli scandali del passato e perchè, dopo decenni di attesa, sia una struttura utile ad evitare che l' acqua alta torni a minacciare Venezia - Sulla soglia dei 130 centimetri di marea per l' innalzamento delle barriere, infine D' Incà afferma - . Al momento quello è il parametro definito dai

tecnicisti. Credo vi siano tutte le possibilità per fare le verifiche con le prime prove, per abbassarlo». D' Inca' esprime soddisfazione per la decisione sul gpl di Chioggia, all' interno del decreto agosto



Venezia Today

Venezia

e che ne ha stabilito lo spostamento con un contributo economico del governo. «È una norma fatta per i siti in progettazione o costruzione all' interno dei siti Unesco, ha spazi limitati di applicazione e va incontro alle esigenze del territorio. Da un confronto con i residenti - dice il ministro - ho percepito l' esigenza di una norma che andasse in questo senso. In quegli spazi possono insediarsi nuove aziende o attività vicine al territorio come la pesca. Abbiamo iniziato una piccola rivoluzione green - conclude - promuovendo l' uso di barche elettriche in laguna grazie alle quali sarà possibile ridurre l' inquinamento dell' aria, acustico e le vibrazioni che si riverberano sulle sponde dei canali».

Venezia Today

Venezia

Zona logistica semplificata, al via il piano per il porto di Venezia

Lo annuncia la Regione al lavoro sulla stesura che ha l'obiettivo di rendere la vita più facile alle imprese sulla burograzia e le imposte

Il piano strategico per la Zls, Zona logistica semplificata, rappresenta un ulteriore passo verso la sua costituzione. «Abbiamo coinvolto Comuni, associazioni di categoria, sindacati, province e la Città Metropolitana», dice il presidente del Veneto Luca Zaia annunciando la sottoscrizione del protocollo d'intesa tra Regione del Veneto e Camera di Commercio **Venezia** - Rovigo. Gli adempimenti connessi al piano di sviluppo strategico hanno come fine la presentazione della proposta di istituzione della Zona logistica semplificata per il **porto** di **Venezia** e il Rodigino, cui sta lavorando da mesi il tavolo tematico coordinato dall'assessore regionale allo sviluppo economico Roberto Marcato, che a inizio agosto ha definito l'obiettivo di avviare la stesura del piano. «Il progetto è stato avviato prima dell'emergenza Covid-19, ma oggi, alla luce di quanto accaduto vogliamo cogliere l'occasione perché possa diventare davvero uno strumento utile a rispondere alla necessità di rilancio delle nostre attività produttive - dice Marcato -, si tratta di un'opportunità unica di ripresa e sviluppo che vogliamo poter dare ai territori compresi tra l'area del **porto** di **Venezia** e la provincia di Rovigo».

The screenshot shows a news article on the 'Economia' page of Venezia Today. The main headline is 'Zona logistica semplificata, al via il piano per il porto di Venezia'. Below the headline, there is a sub-headline: 'La Regione al lavoro sulla stesura che ha l'obiettivo di rendere la vita più facile alle imprese sulla burograzia e le imposte'. The article text begins with 'Il piano strategico per la Zls, Zona logistica semplificata, rappresenta un ulteriore passo verso la sua costituzione...' and continues with details about the involvement of various regional entities and the strategic goals of the initiative. A sidebar on the right lists 'i più letti di oggi' with four items, the first being the article itself. At the bottom, there are navigation buttons for 'Argomenti', 'Argomenti fiscali', and 'Zona logistica semplificata', along with a 'In evidenza' section.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

VADO LIGURE

Progetti per limitare i rumori del porto

Mitigare gli effetti del rumore del traffico nei porti inseriti in contesti urbani complessi, come Vado con l' introduzione di sistemi integrati di info -mobilità ITS, pannelli al led a messaggio variabile, telecamere per il monitoraggio del traffico e apparati di rilevazione acustica. Sono i contenuti della convenzione che l' amministrazione di Vado ha stipulato con l' Anci Liguria nell' ambito del progetto List.Port, limitazione da inquinamento sonoro da traffico nei porti commerciali. Un piano che rientra nel programma transfrontaliero Italia - Francia - Marittimo. L' amministrazione vadese che ha approvato l' accordo parteciperà al gruppo di lavoro e all' attività progettuale e potrà beneficiare di analisi di caratterizzazione trasportistica e di supporti scientifici ed economici.

A. AM. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Stampa
16 settembre 2020
Savona

Da domani pulizia del Letimbro per evitare il rischio esondazione

I lavori prederanno il via dal tratto compreso fra Lavagnolo e la Sca. La seconda fase riguarderà la zona tra San Bernardo e Sarnasco

Il sindaco di Vado Ligure, Giancarlo...
L'Amministrazione comunale...
L'obiettivo è quello di...
I lavori saranno...
La pulizia...
L'Amministrazione...
L'obiettivo...
I lavori...
L'Amministrazione...
L'obiettivo...

Palme malate sulla passeggiata

Una passeggiata...
L'Amministrazione...
L'obiettivo...
I lavori...
L'Amministrazione...
L'obiettivo...

Finanza, nuova guida al Comando provinciale

Il nuovo...
L'Amministrazione...
L'obiettivo...
I lavori...
L'Amministrazione...
L'obiettivo...

Progetti per limitare i rumori del porto

Il progetto...
L'Amministrazione...
L'obiettivo...
I lavori...
L'Amministrazione...
L'obiettivo...

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

dopo il pireo nuova conquista per il terminal apm

Linea per Barcellona Maersk lascia Genova sarà Vado la nuova base

GIOVANNI VACCARO

Dopo il nuovo servizio verso il **porto** del Pireo, gestito dalla consociata Cosco, la piattaforma di Apm Terminals a Vado sarà base della linea feeder andata e ritorno della Maersk che da La Spezia arriva a Barcellona (e da qui ai porti di Algeciras e Tangeri). Fino al 10 ottobre il servizio continuerà a fare tappa nel **porto** di Genova, ma il colosso danese Maersk, che con Apm gestisce la nuova piattaforma di Vado, ha deciso di spostare l' approdo a Vado. La decisione di Maersk ricalca, con le debite proporzioni, quella presa da Costa Crociere anni fa, quando aveva lasciato Genova per spostarsi nel **porto** di **Savona**, dove gestisce direttamente il terminal. Allo stesso modo Maersk può contare a Vado sulla piattaforma propria, ma dietro alla scelta si celano anche le difficoltà di movimentare i carichi via terra da e per Genova, anche dopo l' apertura del ponte autostradale San Giorgio della A10, costruito dopo il crollo del Morandi. Maersk aveva istituito il servizio "Atlantic West" per collegare Barcellona alla Liguria via mare, appoggiandosi al terminal Sech con una toccata a settimana, dopo che Genova e La Spezia erano stati esclusi dal servizio diretto con l' Estremo Oriente denominato "AE20". L' ultima nave ad attraccare sotto alla Lanterna sarà la "Nysted Maersk", appunto il 10 ottobre. Da quel momento la linea sarà modificata e, partendo a Barcellona, toccherà Vado Ligure, La Spezia, quindi For sur Mer (tra Marsiglia e Montpellier), Barcellona, Algeciras, Tangeri e ancora Barcellona. In pratica l' hub portuale di riferimento per il servizio "Atlantic West" resta quello spagnolo, mentre le navi di medie dimensioni, capaci di trasportare "solo" da 300 a 1000 container, faranno la spola verso i porti liguri. Nei giorni scorsi la stessa Apm aveva annunciato l' avvio del servizio "Vax", gestito dalla compagnia marittima Diamond Line (che appartiene al gruppo Cosco, entrato in società con Apm nella gestione del terminal vadese). Da metà ottobre la struttura portuale di Vado Gateway, entrata definitivamente in servizio attivo a febbraio, sarà toccata ogni settimana dal nuovo collegamento da e per il **porto** del Pireo, in Grecia. Da lì le merci potranno essere ricevute o inviate lungo le principali linee da e per Medio ed Estremo Oriente, ma anche India, Oceania, Turchia e Mediterraneo orientale. «I nostri partner cinesi - ha commentato Paolo Cornetto, amministratore delegato di Apm Terminals - hanno voluto aprire Vado al mondo, collegando il nostro scalo al Pireo».



Corriere Marittimo

Savona, Vado

Costa Smeralda torna a Savona e si prepara alla ripartenza del 10 ottobre

Genova - Costa Crociere ritorna nel porto di Savona con Costa Smeralda, la prima nave della compagnia italiana alimentata a LNG. La nave, che in questi

15 Sep, 2020 Genova - Costa Crociere ritorna nel porto di Savona con Costa Smeralda, la prima nave della compagnia italiana alimentata a LNG. La nave, che in questi mesi è rimasta ormeggiata a Marsiglia, arriverà mercoledì 16 settembre nel porto della Torretta per effettuare i preparativi necessari in vista della sua ripartenza, prevista per il 10 ottobre. Tra le attività in programma la principale è relativa all'implementazione, sia a bordo sia al Palacrociera, del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee. Tra le novità introdotte dal protocollo ci sono i test con tampone per tutti gli ospiti in imbarco e la visita delle destinazioni solo con escursioni protette. Costa Smeralda non è l'unica nave Costa ad arrivare in Liguria. Lunedì mattina ha ormeggiato al ponte Andrea Doria di Genova anche Costa Diadema, che partirà per la sua prima crociera sabato 19 settembre, con un itinerario di una settimana alla scoperta di alcune delle più belle destinazioni italiane del Mediterraneo occidentale.

"È un grande piacere poter rivedere Costa Smeralda tornare alla sua casa, pronta per poter accogliere di nuovo i nostri ospiti per una rinnovata esperienza di crociera. In questi mesi abbiamo lavorato intensamente per predisporre tutti i protocolli necessari al fine di rendere ancora più sicure le vacanze in crociera. I primi riscontri che stiamo ottenendo sono stati molto positivi e stiamo proseguendo nel lavoro di miglioramento continuo e costante delle procedure di sicurezza." - ha dichiarato Carlo Schiavon, Country Manager Italia Costa Crociere. "Per noi Savona rappresenta non solo il home port per gli itinerari del Mediterraneo occidentale, ma anche un punto di riferimento per noi e per le altre destinazioni nazionali ed internazionali per continuare a crescere e sviluppare insieme un modello di economia circolare che possa portare beneficio alle comunità locali, nel pieno rispetto della sicurezza e del territorio." "Nelle ultime settimane la nostra Amministrazione aveva auspicato e sollecitato, insieme ad Autorità di sistema portuale, la ripartenza del settore crocieristico. La Città di Savona è pronta per accogliere, nuovamente, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale." - ha dichiarato Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona. "Costa Crociere a Savona, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l'impatto economico sulla Città home port, con quasi 900.000 passeggeri movimentati all'anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori." Il Costa Safety Protocol, che sarà applicato anche su Costa Diadema e Costa Smeralda, prende in considerazione ogni aspetto dell'esperienza in crociera, dalla prenotazione sino al rientro a casa. Le misure principali comprendono test con tampone per tutti gli ospiti e l'equipaggio prima dell'imbarco, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal anche grazie alla riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. A partire dal 10 ottobre



2020 e per l'intera stagione invernale 2020-21, Costa Smeralda farà scalo a **Savona** tutte le settimane nella giornata di sabato, proponendo un itinerario nel Mediterraneo occidentale, compatibilmente con le disposizioni



Corriere Marittimo

Savona, Vado

in vigore o eventuali restrizioni in essere. L' itinerario definitivo verrà comunicato nelle prossime settimane.

Costa Smeralda ritorna a Savona: al via i preparativi per la stagione crocieristica

La prima partenza è fissata per il prossimo 10 ottobre

Savona. Costa Crociere ritorna nel porto di Savona con Costa Smeralda, la prima nave della compagnia italiana alimentata a LNG. La nave, che in questi mesi è rimasta ormeggiata a Marsiglia, arriverà mercoledì 16 settembre nel porto della Torretta per effettuare i preparativi necessari in vista della sua ripartenza, prevista per il 10 ottobre. Tra le attività in programma la principale è relativa all'implementazione, sia a bordo sia al Palacrocieri, del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee. Tra le novità introdotte dal protocollo ci sono i test con tampone per tutti gli ospiti in imbarco e la visita delle destinazioni solo con escursioni protette. Costa Smeralda non è l'unica nave Costa ad arrivare il Liguria. Lunedì mattina ha ormeggiato al ponte Andrea Doria di Genova anche Costa Diadema, che partirà per la sua prima crociera sabato 19 settembre, con un itinerario di una settimana alla scoperta di alcune delle più belle destinazioni italiane del Mediterraneo occidentale. "E' un grande piacere poter rivedere Costa Smeralda tornare alla sua casa, pronta per poter accogliere di nuovo i nostri ospiti per una rinnovata esperienza di crociera. In questi mesi abbiamo lavorato intensamente per predisporre tutti i protocolli necessari al fine di rendere ancora più sicure le vacanze in crociera. I primi riscontri che stiamo ottenendo sono stati molto positivi e stiamo proseguendo nel lavoro di miglioramento continuo e costante delle procedure di sicurezza." - ha dichiarato Carlo Schiavon, Country Manager Italia Costa Crociere. "Per noi Savona rappresenta non solo l'home port per gli itinerari del Mediterraneo occidentale, ma anche un punto di riferimento per noi e per le altre destinazioni nazionali ed internazionali per continuare a crescere e sviluppare insieme un modello di economia circolare che possa portare beneficio alle comunità locali, nel pieno rispetto della sicurezza e del territorio". "Nelle ultime settimane la nostra Amministrazione aveva auspicato e sollecitato, insieme ad Autorità di sistema portuale, la ripartenza del settore crocieristico. La Città di Savona è pronta per accogliere, nuovamente, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale. - ha dichiarato Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona. "Costa Crociere a Savona, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l'impatto economico sulla Città home port, con quasi 900.000 passeggeri movimentati all'anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori." Il Costa Safety Protocol, che sarà applicato anche su Costa Diadema e Costa Smeralda, prende in considerazione ogni aspetto dell'esperienza in crociera, dalla prenotazione sino al rientro a casa. Le misure principali comprendono test con tampone per tutti gli ospiti e l'equipaggio prima dell'imbarco, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminali anche grazie alla riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. A partire dal 10 ottobre 2020 e per l'intera stagione invernale 2020-21, Costa Smeralda farà scalo a Savona tutte le settimane nella giornata di sabato, proponendo un itinerario nel

Mediterraneo occidentale, compatibilmente con le disposizioni in vigore o eventuali restrizioni in essere. L' itinerario definitivo verrà comunicato nelle prossime settimane.



Informatore Navale

Savona, Vado

COSTA SMERALDA RITORNA A SAVONA AL VIA I PREPARATIVI PER LA STAGIONE CROCIERISTICA

Costa Smeralda approda a **Savona** per iniziare i preparativi in vista dell' inizio delle sue crociere da **Savona** nel Mediterraneo occidentale. La prima partenza è fissata per il prossimo 10 ottobre, data che segnerà l' entrata in servizio della nave pronta ad accogliere gli ospiti per un' esperienza di crociera unica, all' insegna della sicurezza e della sostenibilità. Intanto anche Costa Diadema è arrivata a Genova, da dove partirà il 19 settembre per la sua prima crociera. Genova, 15 settembre 2020 - Costa Crociere ritorna nel **porto di Savona** con Costa Smeralda , la prima nave della compagnia italiana alimentata a LNG. La nave, che in questi mesi è rimasta ormeggiata a Marsiglia, arriverà mercoledì 16 settembre nel **porto** della Torretta per effettuare i preparativi necessari in vista della sua ripartenza, prevista per il 10 ottobre. Tra le attività in programma la principale è relativa all' implementazione, sia a bordo sia al Palacrociera, del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee.

Tra le novità introdotte dal protocollo ci sono i test con tampone per tutti gli ospiti in imbarco e la visita delle destinazioni solo con escursioni protette. Costa Smeralda non è l' unica nave Costa ad arrivare in Liguria. Lunedì mattina ha ormeggiato al ponte Andrea Doria di Genova anche Costa Diadema , che partirà per la sua prima crociera sabato 19 settembre, con un itinerario di una settimana alla scoperta di alcune delle più belle destinazioni italiane del Mediterraneo occidentale. " E' un grande piacere poter rivedere Costa Smeralda tornare alla sua casa, pronta per poter accogliere di nuovo i nostri ospiti per una rinnovata esperienza di crociera. In questi mesi abbiamo lavorato intensamente per predisporre tutti i protocolli necessari al fine di rendere ancora più sicure le vacanze in crociera. I primi riscontri che stiamo ottenendo sono stati molto positivi e stiamo proseguendo nel lavoro di miglioramento continuo e costante delle procedure di sicurezza." - ha dichiarato Carlo Schiavon, Country Manager Italia Costa Crociere . " Per noi **Savona** rappresenta non solo l' home port per gli itinerari del Mediterraneo occidentale, ma anche un punto di riferimento per noi e per le altre destinazioni nazionali ed internazionali per continuare a crescere e sviluppare insieme un modello di economia circolare che possa portare beneficio alle comunità locali, nel pieno rispetto della sicurezza e del territorio." "Nelle ultime settimane la nostra Amministrazione aveva auspicato e sollecitato, insieme ad Autorità di sistema portuale, la ripartenza del settore crocieristico. La Città di **Savona** è pronta per accogliere, nuovamente, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale. - ha dichiarato Ilaria Caprioglio, Sindaco di **Savona**. " Costa Crociere a **Savona**, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l' impatto economico sulla Città home port, con quasi 900.000 passeggeri movimentati all' anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori." Il Costa Safety Protocol, che sarà applicato anche su Costa Diadema e Costa Smeralda, prende in considerazione ogni aspetto dell' esperienza in crociera, dalla prenotazione sino al rientro a casa. Le misure principali comprendono test con tampone per tutti gli ospiti e l' equipaggio prima dell' imbarco, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle



destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal anche grazie alla riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione



Informatore Navale

Savona, Vado

dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. A partire dal 10 ottobre 2020 e per l'intera stagione invernale 2020-21, Costa Smeralda farà scalo a **Savona** tutte le settimane nella giornata di sabato, proponendo un itinerario nel Mediterraneo occidentale, compatibilmente con le disposizioni in vigore o eventuali restrizioni in essere. L'itinerario definitivo verrà comunicato nelle prossime settimane.

Costa Smeralda ritorna a Savona

Redazione

GENOVA Costa Crociere ritorna nel porto di Savona con Costa Smeralda, la prima nave della compagnia italiana alimentata a LNG. La nave, che in questi mesi è rimasta ormeggiata a Marsiglia, arriverà mercoledì 16 settembre nel porto della Torretta per effettuare i preparativi necessari in vista della sua ripartenza, prevista per il 10 ottobre. Tra le attività in programma la principale è relativa all'implementazione, sia a bordo sia al Palacrociera, del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee. Tra le novità introdotte dal protocollo ci sono i test con tampone per tutti gli ospiti in imbarco e la visita delle destinazioni solo con escursioni protette. Costa Smeralda non è l'unica nave Costa ad arrivare in Liguria. Lunedì mattina ha ormeggiato al ponte Andrea Doria di Genova anche Costa Diadema, che partirà per la sua prima crociera sabato 19 settembre, con un itinerario di una settimana alla scoperta di alcune delle più belle destinazioni italiane del Mediterraneo occidentale. E' un grande piacere poter rivedere Costa Smeralda tornare alla sua casa, pronta per poter accogliere di nuovo i nostri ospiti per una rinnovata esperienza di crociera. In questi mesi abbiamo lavorato intensamente per predisporre tutti i protocolli necessari al fine di rendere ancora più sicure le vacanze in crociera. I primi riscontri che stiamo ottenendo sono stati molto positivi e stiamo proseguendo nel lavoro di miglioramento continuo e costante delle procedure di sicurezza. ha dichiarato Carlo Schiavon, Country Manager Italia Costa Crociere. Per noi Savona rappresenta non solo l'home port per gli itinerari del Mediterraneo occidentale, ma anche un punto di riferimento per noi e per le altre destinazioni nazionali ed internazionali per continuare a crescere e sviluppare insieme un modello di economia circolare che possa portare beneficio alle comunità locali, nel pieno rispetto della sicurezza e del territorio. Nelle ultime settimane la nostra Amministrazione aveva auspicato e sollecitato, insieme ad Autorità di sistema portuale, la ripartenza del settore crocieristico. La Città di Savona è pronta per accogliere, nuovamente, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale. ha dichiarato Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona. Costa Crociere a Savona, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l'impatto economico sulla Città home port, con quasi 900.000 passeggeri movimentati all'anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori. Il Costa Safety Protocol, che sarà applicato anche su Costa Diadema e Costa Smeralda, prende in considerazione ogni aspetto dell'esperienza in crociera, dalla prenotazione sino al rientro a casa. Le misure principali comprendono test con tampone per tutti gli ospiti e l'equipaggio prima dell'imbarco, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal anche grazie alla riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. A partire dal 10 ottobre 2020 e per l'intera stagione invernale 2020-21, Costa Smeralda



farà scalo a Savona tutte le settimane nella giornata di sabato, proponendo un itinerario nel Mediterraneo occidentale, compatibilmente con le disposizioni in vigore o eventuali restrizioni in essere. L'itinerario definitivo verrà comunicato nelle prossime settimane.



Costa Smeralda approda a Savona per i preparativi in vista dell' inizio delle sue crociere da Savona nel Mediterraneo occidentale

Genova, 15 settembre 2020 - Costa Crociere ritorna nel porto di Savona con Costa Smeralda , la prima nave della compagnia italiana alimentata a LNG. La nave, che in questi mesi è rimasta ormeggiata a Marsiglia, arriverà mercoledì 16 settembre nel porto della Torretta per effettuare i preparativi necessari in vista della sua ripartenza, prevista per il 10 ottobre. Tra le attività in programma la principale è relativa all' implementazione, sia a bordo sia al Palacrociera, del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee. Tra le novità introdotte dal protocollo ci sono i test con tampone per tutti gli ospiti in imbarco e la visita delle destinazioni solo con escursioni protette. Costa Smeralda non è l' unica nave Costa ad arrivare il Liguria. Lunedì mattina ha ormeggiato al ponte Andrea Doria di Genova anche Costa Diadema , che partirà per la sua prima crociera sabato 19 settembre, con un itinerario di una settimana alla scoperta di alcune delle più belle destinazioni italiane del Mediterraneo occidentale.

Paolo Emilio Signorini , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: "La ripartenza graduale e in massima sicurezza del settore crocieristico segna l' avvio di una fase molto importante per i nostri porti; la sperimentazione di nuove forme di svolgimento delle attività tipiche dell' economia del mare in grado di coniugare l' operatività con la tutela della salute. Savona è home port di Costa Crociere e questo rende ancora più importante la giornata di oggi per l' economia e l' occupazione della città, della provincia e della regione. L' Autorità di Sistema è al fianco di Costa Crociere affinché il mercato delle crociere possa tornare alla piena operatività con standard di sicurezza sanitaria notevolmente migliorati a garanzia dei consumatori a bordo così come a terra". " E' un grande piacere poter rivedere Costa Smeralda tornare alla sua casa, pronta per poter accogliere di nuovo i nostri ospiti per una rinnovata esperienza di crociera. In questi mesi abbiamo lavorato intensamente per predisporre tutti i protocolli necessari al fine di rendere ancora più sicure le vacanze in crociera. I primi riscontri che stiamo ottenendo sono stati molto positivi e stiamo proseguendo nel lavoro di miglioramento continuo e costante delle procedure di sicurezza." - ha dichiarato Carlo Schiavon, Country Manager Italia Costa Crociere . " Per noi Savona rappresenta non solo l' home port per gli itinerari del Mediterraneo occidentale, ma anche un punto di riferimento per noi e per le altre destinazioni nazionali ed internazionali per continuare a crescere e sviluppare insieme un modello di economia circolare che possa portare beneficio alle comunità locali, nel pieno rispetto della sicurezza e del territorio." "Nelle ultime settimane la nostra Amministrazione aveva auspicato e sollecitato, insieme ad Autorità di sistema portuale, la ripartenza del settore crocieristico. La Città di Savona è pronta per accogliere, nuovamente, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale. - ha dichiarato Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona. " Costa Crociere a Savona, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l' impatto economico sulla Città home port, con quasi 900.000 passeggeri movimentati all' anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori." Il Costa Safety Protocol, che sarà applicato



anche su Costa Diadema e Costa Smeralda, prende in considerazione ogni aspetto dell' esperienza in crociera, dalla prenotazione sino al rientro a casa. Le misure principali



Sea Reporter

Savona, Vado

comprendono test con tampone per tutti gli ospiti e l' equipaggio prima dell' imbarco, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal anche grazie alla riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. A partire dal 10 ottobre 2020 e per l' intera stagione invernale 2020-21, Costa Smeralda farà scalo a **Savona** tutte le settimane nella giornata di sabato, proponendo un itinerario nel Mediterraneo occidentale, compatibilmente con le disposizioni in vigore o eventuali restrizioni in essere. L' itinerario definitivo verrà comunicato nelle prossime settimane.

Ship Mag

Savona, Vado

Costa Crociere, un altro passo verso la normalità: Smeralda torna a Savona

Genova - Costa Crociere torna nel porto ligure di Savona con l' ammiraglia Costa Smeralda , la prima nave della compagnia italiana alimentata a LNG. La nave, che in questi mesi è rimasta ormeggiata a Marsiglia, arriverà mercoledì 16 settembre nel porto della Torretta per effettuare i preparativi necessari in vista della sua ripartenza, prevista per il 10 ottobre. Tra le attività in programma la principale è relativa all' implementazione, sia a bordo sia al Palacrociera, del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee.

Tra le novità introdotte dal protocollo ci sono i test con tampone per tutti gli ospiti in imbarco e la visita delle destinazioni solo con escursioni protette.

"Costa Smeralda non è l' unica nave Costa ad arrivare in Liguria - spiega la compagnia - Lunedì mattina ha ormeggiato al ponte Andrea Doria di Genova anche Costa Diadema , che partirà per la sua prima crociera sabato 19 settembre, con un itinerario di una settimana alla scoperta di alcune delle più belle destinazioni italiane del Mediterraneo occidentale".

"E' un grande piacere poter rivedere Costa Smeralda tornare alla sua casa, pronta per poter accogliere di nuovo i nostri ospiti per una rinnovata esperienza di crociera. In questi mesi abbiamo lavorato intensamente per predisporre tutti i protocolli necessari al fine di rendere ancora più sicure le vacanze in crociera. I primi riscontri che stiamo ottenendo sono stati molto positivi e stiamo proseguendo nel lavoro di miglioramento continuo e costante delle procedure di sicurezza' ha dichiarato Carlo Schiavon, Country Manager Italia Costa Crociere . "Per noi Savona rappresenta non solo l' home port per gli itinerari del Mediterraneo occidentale, ma anche un punto di riferimento per noi e per le altre destinazioni nazionali ed internazionali per continuare a crescere e sviluppare insieme un modello di economia circolare che possa portare beneficio alle comunità locali, nel pieno rispetto della sicurezza e del territorio". "Nelle ultime settimane la nostra Amministrazione aveva auspicato e sollecitato, insieme ad Autorità di sistema portuale, la ripartenza del settore crocieristico. La Città di Savona è pronta per accogliere, nuovamente, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale", ha dichiarato Ilaria Caprioglio, Sindaco di Savona. 'Costa Crociere a Savona, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l' impatto economico sulla Città home port, con quasi 900.000 passeggeri movimentati all' anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori". Il Costa Safety Protocol, che sarà applicato anche su Costa Diadema e Costa Smeralda, prende in considerazione ogni aspetto dell' esperienza in crociera, dalla prenotazione sino al rientro a casa. Le misure principali comprendono test con tampone per tutti gli ospiti e l' equipaggio prima dell' imbarco, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal anche grazie alla riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. "A partire dal 10 ottobre 2020 e per l' intera stagione invernale 2020-21, Costa Smeralda farà scalo a Savona tutte le settimane nella giornata di sabato, proponendo un itinerario nel Mediterraneo occidentale, compatibilmente con le disposizioni in vigore o



Costa Crociere, un altro passo verso la normalità: Smeralda torna a Savona

15 SETTEMBRE 2020 - Inclusion



Genova - Costa Crociere torna nel porto ligure di Savona con l'ammiraglia Costa Smeralda, la prima nave della compagnia italiana alimentata a LNG. La nave, che in questi mesi è rimasta ormeggiata a Marsiglia, arriverà mercoledì 16 settembre nel porto della Torretta per effettuare i preparativi necessari in vista della sua ripartenza, prevista per il 10 ottobre. Tra le attività in programma la principale è relativa all'implementazione, sia a bordo sia al Palacrociera, del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione COVID-19, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee. Tra le novità introdotte dal protocollo ci sono i test con tampone per tutti gli ospiti in imbarco e la visita delle destinazioni solo con escursioni protette.

"Costa Smeralda non è l'unica nave Costa ad arrivare in Liguria - spiega la compagnia - Lunedì mattina ha ormeggiato al ponte Andrea Doria di Genova anche Costa Diadema, che partirà per la sua prima crociera sabato 19 settembre, con un itinerario di una settimana alla scoperta di alcune delle più belle destinazioni italiane del Mediterraneo occidentale".

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

eventuali restrizioni in essere. L' itinerario definitivo verrà comunicato nelle prossime settimane".



The Medi Telegraph

Savona, Vado

"Costa Smeralda" torna a Savona

Genova - Costa Crociere ritorna nel porto di Savona con "Costa Smeralda", la prima nave della compagnia italiana alimentata a gas naturale liquefatto. L'unità, che in questi mesi è rimasta ormeggiata a Marsiglia, arriverà domani nello scalo della Torretta per effettuare i preparativi necessari in vista della sua ripartenza, prevista per il 10 ottobre. Tra le attività in programma la principale è relativa all'implementazione, sia a bordo sia al Palacrociere, del Costa Safety Protocol, il protocollo sviluppato dalla compagnia insieme a un panel di esperti scientifici, che contiene nuove misure operative adeguate alle esigenze della situazione coronavirus, perfettamente conformi alle disposizioni in materia definite dalle autorità italiane ed europee. Tra le novità introdotte dal protocollo ci sono i test con tampone per tutti gli ospiti in imbarco e la visita delle destinazioni solo con escursioni protette. "Smeralda" non è l'unica nave Costa ad arrivare in Liguria. Lunedì mattina ha ormeggiato al ponte Andrea Doria di Genova anche "Costa Diadema", che partirà per la sua prima crociera sabato 19 settembre, con un itinerario di una settimana alla scoperta di alcune delle più belle destinazioni italiane del Mediterraneo

Occidentale: "È un grande piacere poter rivedere 'Costa Smeralda' tornare alla sua casa, pronta per poter accogliere di nuovo i nostri ospiti per una rinnovata esperienza di crociera. In questi mesi abbiamo lavorato intensamente per predisporre tutti i protocolli necessari al fine di rendere ancora più sicure le vacanze in crociera. I primi riscontri che stiamo ottenendo sono stati molto positivi e stiamo proseguendo nel lavoro di miglioramento continuo e costante delle procedure di sicurezza - dichiara Carlo Schiavon, responsabile per l'Italia di Costa Crociere -. Per noi Savona rappresenta non solo il porto di partenza per gli itinerari del Mediterraneo Occidentale, ma anche un punto di riferimento per noi e per le altre destinazioni nazionali ed internazionali per continuare a crescere e sviluppare insieme un modello di economia circolare che possa portare beneficio alle comunità locali, nel pieno rispetto della sicurezza e del territorio". "Nelle ultime settimane la nostra amministrazione aveva auspicato e sollecitato, insieme ad Autorità di sistema portuale, la ripartenza del settore crocieristico. La città di Savona è pronta per accogliere, nuovamente, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale - dice Ilaria Caprioglio, sindaco di Savona -. Costa Crociere a Savona, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l'impatto economico sulla Città home port, con quasi 900 mila passeggeri movimentati all'anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori." Il Costa Safety Protocol, che sarà applicato anche su "Diadema" e "Smeralda", prende in considerazione ogni aspetto dell'esperienza in crociera, dalla prenotazione sino al rientro a casa. Le misure principali comprendono test con tampone per tutti gli ospiti e l'equipaggio prima dell'imbarco, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal anche grazie alla riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. A partire dal 10 ottobre 2020 e per l'intera stagione invernale 2020-21, "Smeralda" farà scalo a Savona tutte le settimane nella giornata di sabato, proponendo un itinerario nel Mediterraneo occidentale, compatibilmente con le disposizioni in vigore o eventuali restrizioni in essere. L'itinerario definitivo sarà comunicato



nelle prossime settimane.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Liguria in balia delle code e del porto isolato Ma candidati d'accordo solo sulle ferrovie

MARIO DE FAZIO EMANUELE ROSSI

Muoversi per la Liguria e dalla Liguria all' inizio dell' estate sembrava una missione impossibile, con le autostrade paralizzate dai cantieri. Ancora una volta è emersa plasticamente la fragilità del sistema infrastrutturale della regione. Non solo sull' asfalto, ma anche su rotaia. Un sistema di cui hanno bisogno pure i principali porti d' Italia. L' ente Regione, va detto, su questo tema ha un potere di intervento limitato: concessionari e ministero dei trasporti fanno la parte del leone. Ma l' approccio politico della Regione può fare la differenza tra bloccare o sbloccare un' opera, programmare il trasporto pubblico, coordinare le interazioni del territorio con i porti. InfrastruttureLa Gronda di ponente è l' opera simbolo dell' inconcludenza: ferma al Mit dal 2018, nonostante gli espropri già partiti. Ora la sua realizzazione dipende dalla nuova concessione di Autostrade, con lo zampino del governo. Ed è uno dei temi su cui la politica si è espressa. La posizione del presidente della Regione Giovanni Toti è arcinota: partire subito con l' intero progetto. Identica la visione di Aristide Fausto Massardo, per cui parlare di «spacchettamento» in lotti del progetto è una presa in giro, ma si deve evitare la politica «del Grillo parlante»

con le quotidiane polemiche verso il governo. Per Ferruccio Sansa, invece, vanno approfondite le alternative al maxi tunnel tra Bolzaneto e Voltri e va prolungata la strada Guido Rossa sino a Multedo. Apertamente contrari, invece, sono sia Alice Salvatore che Giacomo Chiappori, Marika Cassimatis e Riccardo Benetti. Per Carlo Carpi, candidato del Graf, è necessario «dare al porto di Genova uno sbocco». Sulla necessità di potenziare i binari, invece, con il raddoppio di Ponente e con la Pontremolese, concordano tutti i candidati. In particolare per Gaetano Russo del Popolo della Famiglia va completata la variante Aurelia-Spezia. Per Ferruccio Sansa ci sono 21 opere prioritarie su cui ci sarebbe già l' avallo del ministero guidato da Paola De Micheli (dal Terzo valico al Tunnel della Fontanabuona). Più o meno sono le stesse sostenute da Toti. Ma il governatore insiste sul ruolo dell' ente: «Quando la Regione è coinvolta, dal nuovo ponte sul Polcevera alla strada di Portofino, le cose si fanno velocemente. Quando deve decidere Roma, si aspettano anni». E per questo nell' ambito del percorso di autonomia differenziata chiede al governo di dare alla Liguria il ruolo di concedente sulle autostrade. Porti e aeroportill principale sistema portuale del paese ha sede in Liguria. E rappresenta anche la principale fonte di lavoro. Ma sul rapporto tra porto e città spesso le visioni politiche divergono. «Servono infrastrutture per competere con il Nord Europa, autonomia nella gestione dei fondi e regionalizzazione di porti e aeroporti», si legge nel programma del centrodestra che prevede anche la realizzazione in Liguria del primo hub mediterraneo del Gnl (gas liquido) per l' alimentazione navale green, ma non indica dove andrebbe costruito. Il programma di Ferruccio Sansa insiste sulla necessità della nuova Diga Foranea da finanziare anche tramite forme di autonomia finanziaria dei porti. Sull' Iva portuale insiste anche Aristide Massardo, che aggiunge la necessità di «un efficiente retroporto per lo scalo genovese, in aree adeguate» e di digitalizzazione della logistica. Insistono sugli aspetti ambientali e di convivenza invece le ex grilline Alice Salvatore e Marika Cassimatis. Per la prima serve un «piano di riduzione dell' inquinamento atmosferico e acustico nelle aree urbane in prossimità e a ridosso di quelle portuali». Mentre per la candidata di Base costituzionale è necessario «uno stretto controllo delle attività portuali





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

e inquinamento navale correlato». Sull' aeroporto di Genova, tutti i candidati chiedono un potenziamento dei collegamenti con Roma, mentre sia Aristide Massardo che Giacono Chiappori si focalizzano su un grande hub aeroportuale fuori regione, quello di Nizza. Secondo il candidato di Italia viva, è indispensabile garantire più collegamenti al giorno tra la Liguria e quell' aeroporto da 10 milioni di viaggiatori all' anno. Per il candidato di "Grande Liguria" il tema centrale sui porti è quello delle concessioni: basta con i rinnovi automatici, «in ossequio al principio di libera concorrenza». Trasporto pubblico locale La proposta che ha fatto più discutere è quella di Ferruccio Sansa: il candidato del centrosinistra e M5S ritiene di potere arrivare alla gratuità degli autobus per fasce di popolazione nel giro di pochi anni. Come? Finanziamenti pubblici e risparmio sulle spese con il rinnovo dei parchi mezzi e una maggiore integrazione tra le aziende. Senza escludere il ritorno alla strada della gara regionale per affidare il servizio su un unico bacino regionale e fare economie di scala. Punta sull' intermodalità invece Alice Salvatore, con investimenti sul tram e ripristino dei «binari di precedenza» che permetterebbero, secondo la candidata, di garantire «un treno ogni 10 minuti e un autobus ogni cinque». Giovanni Toti difende il contratto di servizio stipulato con Trenitalia, definendolo «il più grande investimento sul trasporto pubblico mai fatto in questa regione», che porterà «al rinnovo completo dei treni liguri entro il 2023». Ma nel programma parla anche di incentivi alla mobilità condivisa elettrica. E prevede di aprire un tavolo con Trenitalia per ridiscutere i collegamenti con Milano e Roma. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, i soldi europei già pronti per la diga

Il progetto di fattibilità dell' infrastruttura in fase di conclusione e quindi finanziabile Signorini: " Avanti anche per elettrificazione delle banchine e ultimo miglio ferroviario"

di Massimo Minella I soldi dell' Europa per costruire la nuova diga del porto di Genova. E questo soltanto come inizio, perché il pacchetto di euro che arriverà per i porti liguri attraverso il Recovery Fund è molto più ricco di quanto strettamente necessario per realizzare l' infrastruttura. Le prime stime relative alla dotazione per la blue economy ligure parlano infatti di 4- 5 miliardi (la diga ne costa 1), mentre attraverso il piano " Liguria Veloce" i miliardi da investire saranno 18,5. Un fiume di denaro che scenderà fino alla foce per buttarsi nel mare di Genova, aiutando il suo porto ad adeguarsi ai grandi scali concorrenti del Mediterraneo e del Mare del Nord. L' obiettivo? Non più banchine deputate al carico e allo scarico delle merci, ma piattaforme logistiche in grado di velocizzare il cammino della merce seguendo le differenti modalità di trasporto: il mare (con il suo porto), il ferro (la ferrovia), la gomma (le autostrade) e il cielo (l' aeroporto). Particolare non secondario: in un pugno di metri Genova mette in campo tutte e quattro queste opzioni, caso quasi unico in Italia. Per creare i porti del futuro, comunque, bisogna cambiarne i connotati e questo può avvenire soltanto con un robusta iniezione di liquidità. Quella appunto che può garantire l' Unione Europea con il progetto del Recovery fund. Ma è davvero possibile? «Siamo sinceri, spesso all' Europa contestiamo il fatto di essere macchinosa, cavillosa, ma in questo caso il metodo non mi pare contestabile - riflette Paolo Signorini, il presidente dell' autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che riunisce gli scali di Genova e Savona - In questo caso, infatti, non siamo di fronte a una programmazione di fondi strutturali, ma a una manovra che deve avere valore anticiclico. Una manovra che premierà chi ha la progettazione pronta». Non un elenco di opere necessarie, ma su cui ancora si discute, ma un piano già operativo perché pronto ad aprire i cantieri non appena sarà in cassa la liquidità necessaria a pagare il lavoro. « Poniamoci una domanda: dov' è Genova? - prosegue Signorini - Abbiamo appena finito di costruire il nuovo ponte, abbiamo beneficiato della legge per Genova e di un programma straordinario di interventi, ma soprattutto abbiamo fatto tanta progettazione e ora siamo pronti a raccogliere i frutti». Fondamentale, da questo punto di vista, è la variabile- tempo: l' Europa sosterrà nel prossimo futuro chi avrà già approvato i suoi progetti, attraverso un percorso di esame e di valutazione finale condiviso dagli enti locali, ma anche dall' esecutivo. Questo, si sa, spesso comporta una dilazione del tempo e quindi un allungamento delle decisioni. Un problema che non si riuscirà mai a risolvere? « Io non credo - risponde il presidente dell' authority - È vero, si sottolinea spesso, anche riferito all' attività della nostra authority, che fra decisione e attuazione passi del tempo, troppo tempo. Ma non deve sfuggire che ci sono gare per ogni cosa e che quindi ci sono dei passaggi che devono essere rispettati. Detto questo, voglio ricordare che, per quanto riguarda la nuova diga foranea, abbiamo un progetto di fattibilità ormai in fase di conclusione. E questa è una grande opportunità che andremo sicuramente a cogliere, anche attraverso il dibattito pubblico che abbiamo già programmato » . Il pacchetto di finanziamenti in arrivo dall' Europa potrebbe risolvere, se non del tutto, almeno in gran parte i cronici problemi infrastrutturali di Genova e della Liguria. Non è un caso che a fianco del Recovery Fund il governo abbia anche recentemente ricordato la dotazione aggiuntiva del progetto " Liguria Veloce" da 18,5 miliardi di euro. In teoria, con una dotazione superiore ai 20 miliardi, la Liguria potrebbe



realmente costruire tutto ciò che le è necessario per allinearsi agli standard infrastrutturali nordeuropei,



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

completare il Terzo Valico, costruire la Gronda, far ripartire il raddoppio ferroviario a Ponente e poi realizzare la Pontremolese, il tunnel della Fontanabuona e la diga. « Come dicevo prima, a fare la differenza in tutto questo sarà il livello di progettazione raggiunto - conclude il presidente Signorini - Per questo noi puntiamo anche ad avere il sostegno europeo per altri progetti già definitivi e pronti a partire come l' elettrificazione delle banchine (l' energia che arriva da terra alle navi ferme in banchina che, in questo modo, possono tenere i motori spenti n.d.r.) e l' ultimo miglio ferroviario, sia a Pra', sia al Molo Nuovo di Sampierdarena. Agendo in questo modo, con progetti già pronti, ci si può garantire il sostegno europeo. Devo dire, peraltro, che il ministero dei Trasporti su questo fronte ci sta sostenendo con forza». Una collaborazione che si è già tradotta operativamente in una dettagliata scheda sulla realizzazione della diga, già inviata a Bruxelles, con tutti gli aspetti legati all' opera. Al momento, dovrebbe essere questa l' infrastruttura più completa, dal punto di vista della progettazione, relativa alla portualità italiana insieme alla Darsena Toscana di Livorno. © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

Il Recovery fund per moli green e digitali

di Francesco Munari * In queste settimane si sta entrando nel vivo dei progetti che potranno essere eleggibili per candidarsi a essere finanziati mediante i generosi strumenti messi a disposizione dall'Unione europea: il Governo, tramite il Comitato Interministeriale per gli Affari Europei (CIAE) ha varato da qualche giorno le linee guida, un documento sostanzialmente politico che tende a "orientare" e "omogeneizzare" le proposte di istituzioni e stakeholders. In realtà, nel settore portuale, sembra essersi aperta una gara da parte di ciascuna Autorità di Sistema Portuale sui propri desiderata. Non credo di essere il solo a pensarlo, ma un approccio del genere mi pare francamente fuori luogo e molto dannoso, non solo per il sistema logistico nazionale, ma anche perché ritengo sia la strada maestra per farsi bocciare le proposte. Ricordo infatti che il recovery fund non è un bancomat, e l'erogazione dei fondi avviene a fronte di un'analisi delle richieste, e di una doverosa istruttoria. A scanso di equivoci sovranisti, trattasi di normali condizioni minime riguardanti qualsiasi finanziamento, e sarebbe impensabile che qualsiasi Stato membro (Italia inclusa) possa chiedere fondi e ottenerli senza alcuna verifica sui progetti cui tali fondi sono destinati, specie considerando che una buona parte di queste risorse è costituita da sovvenzioni cosiddette a fondo perduto, e che le risorse per attivarlo sono finanziate con debito pubblico dell'Unione. Benché dovrebbe essere ormai noto alle nostre amministrazioni, ancor più importante è segnalare che la destinazione del recovery fund (o meglio, dei diversi strumenti e linee di credito di cui esso si compone) è anche già pre-indicata a livello di Unione Europea: verranno finanziati, in quote predeterminate, progetti aventi uno specifico obiettivo. Nel settore dei porti, vengono in rilievo soprattutto gli investimenti coperti dal cosiddetto Recovery and Resilience Facility, e in particolare due delle tre destinazioni ammesse, e cioè "green" e "digitale", nonché la "Strategic Investment Facility", nella quale si prevede il finanziamento di "infrastrutture critiche". Ciò significa, quindi, che qualsiasi progetto in ambito portuale deve essere collocabile all'interno di queste griglie; diversamente, non verrà finanziato. Così, e per fare un esempio, non sarebbe una buona idea (e uso un eufemismo) portare avanti la proposta fatta qualche tempo fa da una autorità di sistema portuale di usare i fondi europei per ristrutturare edifici storici nel porto. Vorrei insistere su questi aspetti, perché l'Unione Europea non ci consentirà di spendere i soldi come crediamo, ma ha fatto questo sforzo nell'ottica, da molti declamata anche in Italia, non so con quanta reale consapevolezza, di cambiare davvero l'Europa, in una direzione ben precisa, che è quella della resilienza soprattutto climatica e dell'innovazione digitale. Per quel che riguarda i porti, pensiamo al fatto che, tra non molti anni, il livello del mare si alzerà, e bene sarebbe comprendere se sia necessario intervenire sulle banchine, o sulle opere di difesa delle strutture portuali. Analogamente, la riduzione delle emissioni delle navi è un obbligo che scaturisce da diversi trattati cui siamo parte, e i porti hanno un'occasione unica per progettare diversi interventi: elettrificare le banchine (o installare dispositivi mobili utili all'uso), realizzare depositi di Gnl (gas naturale liquefatto), decarbonizzare i mezzi che tuttora operano nei porti. Uguali considerazioni valgono per la digitalizzazione dei porti e della logistica: e qui i ritardi che abbiamo - ma anche gli asset che siamo stati capaci di sviluppare, come lo



sdoganamento a bordo

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

delle merci - debbono essere presi a riferimento per interventi strategici, idonei a far svolgere nel suo complesso il **sistema** logistico e **portuale** nazionale, e così sfruttando, in chiave moderna, la famosa " piattaforma nel Mediterraneo" che invece troppo spesso ci serve solo per gonfiarci il petto come la famosa rana di Esopo. Fatte queste premesse, mi pare che la conclusione non possa che essere una: i fondi non sono illimitati, i progetti vanno selezionati, e soprattutto vanno realizzati sulla base di valutazioni strategiche e sistemiche, utili per il Paese, e non per i singoli scali; vanno quindi escluse logiche bottom- up, e tanto meno distribuzioni un po' per uno. Bene quindi le proposte delle diverse **autorità** di **sistema portuale**, ma solo di proposte deve parlarsi, perché la decisione deve spettare al Governo, e per esso (in quota parte) al Ministero delle infrastrutture e trasporti. E siccome è utile e proficuo il confronto, anche per non mortificare le istanze locali, si ripresenta ancora una volta la necessità, stavolta davvero ineludibile, di dare una vera attuazione alla Conferenza nazionale di coordinamento delle **autorità** di **sistema portuale**, prevista dalla riforma del 2016 e sostanzialmente dormiente. Nel mio mondo ideale, sarebbe opportuno calendarizzare una serie di riunioni, assegnare i compiti a casa a ciascuna **authority** in modo da consentire una partecipazione informata, una trasparenza nelle proposte e un proficuo scambio di informazioni, per poi lasciare al Ministro o « all' esperto » indicato dalla norma (tuttora non nomina-to), la sintesi e gli orientamenti finali da negoziarsi con gli altri membri del Governo. Tra l' altro, essendo in scadenza gli attuali presidenti e segretari generali delle **authority**, il momento appare ancor più propizio, poiché i nuovi vertici (compresi ovviamente quelli che saranno semplicemente rinnovati), avranno quindi come priorità iniziale proprio quella di dar corpo a quest' occasione storica, che coincide anche con l' inizio del loro mandato. Chissà se saremo capaci; ma a volte anche i sogni si avverano. *

docente di diritto dell' Unione Europea dell' università di Genova © RIPRODUZIONE RISERVATA

"La Torre Piloti non doveva stare lì" Tre anni di carcere per l'ammiraglio

In primo grado il processo bis sulla costruzione a filo di banchina vede 7 condanne: progettisti, Autorità Portuale e Capitaneria Per il giudice la strage di 9 marittimi del 7 maggio 2013 non fu solo colpa della manovra errata della Jolly Nero dei "Messina"

di Marco Lignana « Io l' avevo detto, e non sono pazza. Dicevo la verità anche se tutti mi prendevano per una fuori di testa ». Non lontano da dove sette anni fa perse la vita suo figlio Giuseppe Tusa, nello stesso mare del porto di Genova dove oggi si celebrano i processi ai tempi del Covid, la signora Adele Chiello piange lacrime di gioia. Ha appena ascoltato una sentenza, epilogo di un procedimento penale da lei voluto e grazie a lei celebrato. Il giudice Stefano Lepri ha appena condannato l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale della Capitanerie: tre anni di pena e niente condizionale, perché ritenuto colpevole di omicidio colposo e disastro colposo per la morte di 9 persone nella tragedia della Torre Piloti. E oltre ad Angrisano, altre sei persone ritenute responsabili del dramma. Non fu, quindi, come ha sostenuto il pubblico ministero Walter Cotugno, soltanto colpa della nave della Compagnia Messina Jolly Nero, che quella sera maledetta abbattè la Torre. Anche chi progettò la struttura in quel punto a filo di banchina, e chi dopo la costruzione non fece nulla per proteggere gli ufficiali in servizio sulla Torre, è stato condannato in primo grado nell' insolita aula al secondo piano dei Magazzini del Cotone. Oltre ad Angrisano, 69 anni, comandante del porto di Genova dal 2010 al 2013, ieri assente, sono stati condannati altri grandi protagonisti della vita portuale genovese. Primo fra tutti Fabio Capocaccia, ex commissario del Comitato autonomo portuale (Cap) e segretario generale durante la guida dell' Autorità Portuale di Genova di Giuliano Gallanti, dal 1996 al 2004: è stato condannato a due anni. Poi un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, strutturista, e due anni per Paolo Grimaldi, entrambi ex dirigenti del Cap; un anno e sei mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici; un anno e sei mesi per Mario Como, strutturista; un anno per Giovanni Lettich, della Corporazione piloti. Tutte le condanne sono state, comunque, inferiori rispetto alle richieste del pubblico ministero. Assolti, invece, Paolo Tallone, ufficiale della capitanerie di porto; Sergio Morini, della Corporazione piloti; Gregorio Gavarone, della Rimorchiatori Riuniti, e Roberto Matzedda, anche lui della Rimorchiatori. Anche l' ex funzionario del Consorzio Autonomo del Porto, Edoardo Praino, è stato giudicato non colpevole, e in questo caso il tribunale ha accolto la richiesta di assoluzione del pm. Durante la sua requisitoria Walter Cotugno aveva detto che la Torre Piloti, la cui costruzione fu ultimata nel 1997, " fu costruita a cavallo della banchina senza tener conto delle azioni non ordinarie incidenti sulla struttura, come l' urto di navi in manovra nello spazio acqueo antistante al manufatto in assenza di qualsiasi protezione". Per arrivare a un ragionamento ieri accolto dal tribunale (fra 60 giorni il deposito delle motivazioni della sentenza) c' è voluta l' opposizione all' archiviazione dell' indagine da parte di Adele Chiello, Che oggi dice: «Spero che la sentenza possa servire da monito per le istituzioni. A me non interessano le pene, ma le responsabilità che sono state dimostrate. La melma deve uscire fuori dal porto. Bisogna dimostrare anche le responsabilità dei vertici. Questa non è vendetta, è stata fatta giustizia, una giustizia di cui i morti non hanno più bisogno ma ne hanno i vivi».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Ieri la signora Chiello non era sola, a supportarla c' erano i parenti delle vittime di Viareggio e l' associazione Vittime del lavoro: «Mi auguro che questa sentenza possa essere da monito per tutti quelli che antepongono il dio denaro alla vita dell' uomo e non parlo solo del crollo della torre ma di tutte le stragi italiane». Dalla sentenza di ieri potrebbe nascere l' ennesimo filone (quello che ha messo nel mirino le certificazioni del Registro navale italiano è sempre aperto): il tribunale ha disposto la trasmissione degli atti per Alberto Delle Piane e Andrea De Gaetano, dirigenti di Rimorchiatori Riuniti. Questo perché, durante il processo, l' ad Gregorio Gavarone ha dimostrato di aver " delegato" dentro la sua azienda il tema sicurezza della Torre proprio ai due dirigenti. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Torre piloti bis, ecco le condanne per il crollo

Nell' incidente del 2013 a Genova morirono nove persone. Tra queste lo spezzino Gianni Iacoviello, professionista della Guardia costiera

GENOVA Tre anni di condanna per l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale della Capitanerie, nell' ambito del processo sulla collocazione della torre piloti: la struttura che, crollata il 7 maggio 2013 per l' urto della Jolly Nero, provocò la morte di nove persone. Tra queste lo spezzino Gianni Iacoviello, professionista della Guardia costiera a cui, a Largo Fiorillo alla Spezia, è stata dedicata una targa commemorativa per testimoniare il forte legame che aveva con la città. Il processo sulla costruzione della struttura è nato grazie alla tenacia di Adele Chiello, mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La procura aveva inizialmente chiesto l' archiviazione, ma la donna si era opposta e il gip aveva ordinato al pm nuovi accertamenti. «Spero che la sentenza possa essere da monito per chi fa il furbo, per le istituzioni che devono garantire la sicurezza della vita umana - ha detto la donna dopo il pronunciamento della sentenza -. La mia è una battaglia per tutte le stragi. Mio figlio non ha più bisogno di sicurezza, ma altri figli sì». La donna ha poi aggiunto: « A me interessa la responsabilità, non gli anni di condanna. Quello che non hanno fatto è stato dimostrato qui. I datori di lavoro non devono anteporre il dio denaro alla vita». Oltre all' ammiraglio Angrisano sono state condannate altre sei persone. Cinque invece quelle assolve. Le altre pene riguardano in particolare Fabio Capocaccia, ex commissario del Comitato autonomo portuale condannato a due anni (il pm aveva chiesto tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, strutturista (due anni e sei mesi); due anni per Paolo Grimaldi, ingegnere (quattro anni); un anno e sei mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Mario Como, strutturista (tre anni); un anno per Giovanni Lettich, della Corporazione piloti (tre anni). Assolti invece Paolo Tallone, ufficiale della capitanerie di porto (un anno e quattro mesi); Sergio Morini, anche lui della Corporazione piloti (un anno); Gregorio Gavarone, (due anni) e Roberto Marzedda della Rimorchiatori (sei mesi) ed Edoardo Praino, ex funzionario del Cap. Sono infine state condannate al risarcimento delle parti civili l' **Autorità portuale** e i ministeri dei Trasporti e della Difesa. Il giudice ha poi disposto la trasmissione degli atti al pm per valutare eventuali responsabilità per Alberto Delle Piane e Andrea de Gaetano, ai tempi del disastro rispettivamente amministratore delegato e responsabile affari generali dei Rimorchiatori uniti.



Genova

Torre piloti, pena di 3 anni all' ammiraglio

La morte di nove persone, causata dal crollo della torre piloti di **Genova** dopo l'urto della Jolly Nero la sera del 7 maggio 2013 per una manovra errata, è anche responsabilità dei datori di lavoro e di chi progettò e costruì quella struttura in un posto troppo pericoloso. Per questo è stato condannato in primo grado a tre anni l' ammiraglio Felicio Angri-sano, ex comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova** ed ex comandante generale delle Capitanerie, assieme ad altre 6 perso-ne. Cinque imputati sono stati assolti. «Spero che questa sentenza sia da monito e serva per tutte le tragedie e i crolli italiani, dal Vajont al ponte Moran-di a Viareggio», ha detto Adele Chiello, mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. È stata lei a convincere i pm a proseguire le indagini sfociate nel processo bis chiuso ieri. .

CRONACHE

L'ultimo abbraccio a Maria Paola Ciro: «Ti amerò oltre le nuvole»

I funerali a Chiavari. Fiori e palloncini bianchi. Solo in abito il saluto del compagno amato



... di Maria Paola Ciro, è un momento di dolore per tutti. La signora Ciro, che ha 72 anni, è stata colpita da un infarto il 7 maggio 2013, la sera del crollo della torre piloti di Genova. La morte di sua figlia è stata una tragedia per tutti. Il marito, Felicio Angri-sano, è stato condannato in primo grado a tre anni di carcere. Cinque imputati sono stati assolti. «Spero che questa sentenza sia da monito e serva per tutte le tragedie e i crolli italiani, dal Vajont al ponte Moran-di a Viareggio», ha detto Adele Chiello, mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. È stata lei a convincere i pm a proseguire le indagini sfociate nel processo bis chiuso ieri. .

Dopo le minacce Massimo Galletti era il giulietto antiproletario

... di Massimo Galletti, è un momento di dolore per tutti. La signora Galletti, che ha 72 anni, è stata colpita da un infarto il 7 maggio 2013, la sera del crollo della torre piloti di Genova. La morte di sua figlia è stata una tragedia per tutti. Il marito, Felicio Angri-sano, è stato condannato in primo grado a tre anni di carcere. Cinque imputati sono stati assolti. «Spero che questa sentenza sia da monito e serva per tutte le tragedie e i crolli italiani, dal Vajont al ponte Moran-di a Viareggio», ha detto Adele Chiello, mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. È stata lei a convincere i pm a proseguire le indagini sfociate nel processo bis chiuso ieri. .

EMERGENCY fa. Anche in Italia.

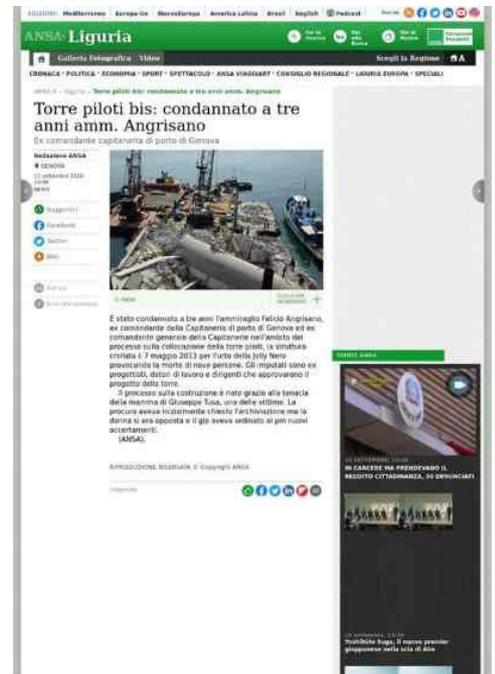
Una di top 1000 a EMERGENCY cucina frascata 977 477 101 52



EMERGENCY fa. Anche in Italia. Una di top 1000 a EMERGENCY cucina frascata 977 477 101 52

Torre piloti bis, condannato a 3 anni l'ammiraglio Angrisano

È stato condannato a tre anni l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova** ed ex comandante generale della Capitanerie nell'ambito del processo sulla collocazione della torre piloti, la struttura crollata il 7 maggio 2013 per l'urto della Jolly Nero provocando la morte di nove persone. Gli imputati sono ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto della torre. Il processo sulla costruzione è nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La procura aveva inizialmente chiesto l'archiviazione ma la donna si era opposta e il gip aveva ordinato al pm nuovi accertamenti. Oltre ad Angrisano sono state condannate altre sei persone mentre cinque sono state assolte. Le altre pene riguardano in particolare: Fabio Capocaccia, ex commissario del Comitato autonomo portuale, condannato a due anni (il pm aveva chiesto tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, strutturista (due anni e sei mesi); due anni per Paolo Grimaldi, ingegnere (quattro anni); un anno e sei mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Mario Como, strutturista (tre anni); un anno per Giovanni Lettich, della Corporazione piloti (tre anni). Le persone assolte sono: Paolo Tallone, ufficiale della capitanerie di **porto** (un anno e quattro mesi); Sergio Morini, anche lui della Corporazione piloti (un anno); Gregorio Gavarone, della Rimorchiatori riuniti (due anni), e Roberto Marzedda, anche lui della Rimorchiatori (sei mesi) ed Edoardo Praino, ex funzionario del Cap. Condannate al risarcimento delle parti civili l'Autorità portuale, e i ministeri dei Trasporti e della Difesa. Il giudice ha disposto la trasmissione degli atti al pm per valutare eventuali responsabilità per Alberto delle Piane, ai tempi del disastro amministratore delegato dei Rimorchiatori uniti, e Andrea de Gaetano, ai tempi responsabile affari generali Rimorchiatori uniti. "Spero che la sentenza possa servire da monito per le istituzioni. A me non interessano le pene, ma le responsabilità che sono state dimostrate. La melma deve uscire fuori dal **porto**. Bisogna dimostrare anche le responsabilità dei vertici". A parlare è Adele Chiello, la mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime del crollo. Grazie alla sua tenacia è partito il processo di oggi. "Questa sentenza - continua la Tusa - deve essere un monito per tutte le istituzioni, un monito per chi fa il furbo e per le istituzioni che devono garantire la sicurezza della vita umana. Se fossi stata zitta qui chi avrebbero condannato?"



Processo bis torre piloti, condannati Angrisano e altri 6

L'ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale della Capitanerie è stato condannato a tre anni. Non potrà beneficiare della condizionale

Nell'aula allestita presso i magazzini del cotone al **porto** antico, oggi, martedì 15 settembre 2020, è arrivata la sentenza di primo grado nel processo bis sul crollo della torre piloti, avvenuto il 7 maggio 2013 dopo l'urto con la nave cargo Jolly Nero. Questo processo, relativo alla posizione in cui fu costruita la struttura, è nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. Il giudice Paolo Lepri ha condannato a tre anni l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova** ed ex comandante generale della Capitanerie. Il pm aveva chiesto 5 anni. Gli imputati sono ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto della torre. Condanne sono arrivate per altri sei imputati: due anni per Paolo Grimaldi e Fabio Capocaccia, un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, Ugo Tomasicchio e Mario Como e un anno per Giovanni Lettich, ex capo dei piloti del **porto** di **Genova**. Tutti tranne Angrisano potranno usufruire della sospensione condizionale della pena. Assolti Edoardo Praino, Paolo Tallone, Sergio Morini, Gragorio Gavarone e Roberto Matzedda. Il processo principale si era concluso con l'assoluzione del pilota del **porto**

Antonio Anfossi e la conferma delle assoluzioni di Giampaolo Olmetti, comandante d'armamento, e del terzo ufficiale Cristina Vaccaro. La compagnia Messina era stata condannata a pagare un risarcimento di un milione e 500mila euro perché ritenuta responsabile dell'illecito amministrativo relativo al comportamento del comandante. Il primo ufficiale Lorenzo Repetto era stato condannato a 8 anni e 6 mesi e Franco Giammoro, il direttore di macchina, a 7 anni.

GENOVATODAY Cronaca

Processo bis torre piloti, condannati Angrisano e altri 6

L'ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale della Capitanerie è stato condannato a tre anni. Non potrà beneficiare della condizionale

I più letti di oggi

- 1 Rispetto nel teatro del calcio, chi è la ex alla parata? A
- 2 Miti e storie di Genova: il
- 3 Fatti e scontri di
- 4

CONDANNE

Il giudice Paolo Lepri ha condannato a tre anni l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale della Capitanerie. Il pm aveva chiesto 5 anni. Gli imputati sono ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto della torre.

Condanne sono arrivate per altri sei imputati: due anni per Paolo Grimaldi e Fabio Capocaccia, un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, Ugo Tomasicchio e Mario Como e un anno per Giovanni Lettich, ex capo dei piloti del porto di Genova. Tutti tranne Angrisano potranno usufruire della sospensione condizionale della pena. Assolti Edoardo Praino, Paolo Tallone, Sergio Morini, Gragorio Gavarone e Roberto Matzedda.

Il processo principale si era concluso con l'assoluzione del pilota del porto Antonio Anfossi e la conferma delle assoluzioni di Giampaolo Olmetti, comandante d'armamento, e del terzo ufficiale Cristina Vaccaro. La compagnia Messina era stata condannata a pagare un risarcimento di un milione e 500mila euro perché ritenuta responsabile dell'illecito amministrativo relativo al comportamento del comandante. Il primo ufficiale Lorenzo Repetto era stato condannato a 8 anni e 6 mesi e Franco Giammoro, il direttore di macchina, a 7 anni.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Torre piloti Genova, tre anni per l' ammiraglio Angrisano

L' ex comandante delle Capitanerie (che ricorrerà in appello) condannato insieme ad altre cinque persone tra progettisti e dirigenti

Sette persone condannate per il processo relativo al crollo della torre dei piloti del porto di Genova, l' incidente avvenuto la sera del 7 maggio del 2013 dopo l' urto della Jolly Nero della Ignazio Messina, provocando 9 morti. L' ammiraglio Felicio Angrisano , ex comandante delle Capitanerie di Porto e della Capitaneria di Genova, è stato condannato a tre anni di carcere insieme ad altre cinque persone, tutti progettisti o dirigenti che approvarono il progetto della torre. Insieme a lui sono stati condannati Fabio Capocaccia , ex commissario del Comitato autonomo portuale (due anni); Angelo Spaggiare , strutturista (due anni e sei mesi); Paolo Grimaldi , ingegnere (quattro anni), Ugo Tomasicchio , ex presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici (tre anni e quattro mesi); Mario Como , strutturista (tre anni) e Giovanni Lettich, pilota (tre anni). Assolte cinque persone: Paolo Tallone , ufficiale della Capitanerie di Porto; Sergio Morini , pilota; e Gregorio Gavarone e Roberto Marzedda della Rimorchiatori Riuniti, Eduardo Praino , ex funzionario del Cap. Per i condannati, ad eccezione di Angrisano, c' è la sospensione condizionale della pena. La difesa ha annunciato il ricorso in appello.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Continuando questo lavoro, autorizziamo il utilizzo dei cookie e il consenso su tecnologie avanzate al di sotto di questo banner saranno automaticamente abilitati.

PER CACCIA CHIUDI

Mostra maggiori informazioni

INTERSPED

Informazioni Marittime

PERSONAGGI

Attualità ai nostri Servizi Online

LATEST news AUGUST 2020

Sette persone condannate per il processo relativo al crollo della torre dei piloti del porto di Genova. L'incidente avvenne la sera del 7 maggio del 2013 dopo l'urto della Jolly Nero della Ignazio Messina, provocando 9 morti.

L'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di Porto e della Capitaneria di Genova, è stato condannato a tre anni di carcere insieme ad altre cinque persone, tutti progettisti e dirigenti che approvarono il progetto della torre. Insieme a lui sono stati condannati Fabio Capocaccia, ex commissario del Comitato autonomo portuale (due anni); Angelo Spaggiare, strutturista (due anni e sei mesi); Paolo Grimaldi, ingegnere (quattro anni); Ugo Tomasicchio, ex presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici (tre anni e quattro mesi); Mario Como, strutturista (tre anni) e Giovanni Lettich, pilota (tre anni).

Assolte cinque persone: Paolo Tallone, ufficiale della Capitaneria di Porto; Sergio Morini, pilota; e Gregorio Gavarone e Roberto Marzedda della Rimorchiatori Riuniti, Eduardo Praino, ex funzionario del Cap.

Per i condannati, ad eccezione di Angrisano, c'è la sospensione condizionale della pena. La difesa ha annunciato il ricorso in appello.

Condividi su

Twitter Facebook LinkedIn

ARMATORI

Tragedia della Torre piloti, Angrisano condannato a tre anni. Due anni a Capocaccia

Genova - L'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova** ed ex comandante generale delle Capitanerie di **porto**, è stato condannato a tre anni di carcere nell'ambito del processo sulla collocazione della Torre piloti, crollata il 7 maggio 2013 dopo un violento urto con la nave Jolly Nero della compagnia Messina. Nella tragedia morirono nove persone. Gli imputati nel processo sono ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto della torre. Oltre all'ammiraglio Angrisano sono state condannate altre sei persone e cinque sono state invece assolte. Le altre condanne riguardano in particolare: Fabio Capocaccia, ex commissario del Comitato autonomo portuale, condannato a due anni (il pm aveva chiesto tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, strutturista (due anni e sei mesi); due anni per Paolo Grimaldi, ingegnere (quattro anni); un anno e sei mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Mario Como, strutturista (tre anni); un anno per Giovanni Lettich, della Corporazione piloti (tre anni). Le persone assolte sono: Paolo Tallone, ufficiale della Capitanerie di **porto** (l'accusa aveva chiesto un anno e quattro mesi); Sergio Morini, anche lui della Corporazione piloti (un anno); Gregorio Gavarone, in rappresentanza della Rimorchiatori riuniti (due anni), e Roberto Marzedda, anche lui della Rimorchiatori (sei mesi) ed Edoardo Praino, ex funzionario del Cap. Condannate al risarcimento delle parti civili l'Autorità portuale, e i ministeri dei Trasporti e della Difesa. Il giudice ha disposto la trasmissione degli atti al pm per valutare eventuali responsabilità per Alberto Delle Piane, ai tempi del disastro amministratore delegato dei Rimorchiatori uniti, e Andrea de Gaetano, ai tempi responsabile affari generali Rimorchiatori uniti.



Tragedia della Torre piloti, Angrisano condannato a tre anni. Due anni a Capocaccia

13 SETTEMBRE 2020 - Inclusion



Genova - L'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale delle Capitanerie di porto, è stato condannato a tre anni di carcere nell'ambito del processo sulla collocazione della Torre piloti, crollata il 7 maggio 2013 dopo un violento urto con la nave Jolly Nero della compagnia Messina. Nella tragedia morirono nove persone. Gli imputati nel processo sono ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto della torre.

Oltre all'ammiraglio Angrisano sono state condannate altre sei persone e cinque sono state invece assolte. Le altre condanne riguardano in particolare: **Fabio Capocaccia**, ex commissario del Comitato autonomo portuale, condannato a due anni (il pm aveva chiesto tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, strutturista (due anni e sei mesi); due anni per Paolo Grimaldi, ingegnere (quattro anni); un anno e sei mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Mario Como, strutturista (tre anni); un anno per Giovanni Lettich, della Corporazione piloti (tre anni). Le persone assolte sono: Paolo Tallone, ufficiale della Capitanerie di porto (l'accusa aveva chiesto un anno e quattro mesi); Sergio Morini, anche lui della Corporazione piloti (un anno); Gregorio Gavarone, in rappresentanza della Rimorchiatori riuniti (due anni), e Roberto Marzedda, anche lui della Rimorchiatori (sei mesi) ed Edoardo Praino, ex funzionario del Cap. Condannate al risarcimento delle parti civili l'Autorità portuale, e i ministeri dei Trasporti e della Difesa. Il giudice ha disposto la trasmissione degli atti al pm per valutare eventuali responsabilità per Alberto Delle Piane, ai tempi del disastro amministratore delegato dei Rimorchiatori uniti, e Andrea de Gaetano, ai tempi responsabile affari generali Rimorchiatori uniti.

Iscriviti alla newsletter

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

Se vuoi

Shipping Italy

Genova, Voltri

Processo torre piloti a Genova: assolto Gavarone e condannati Angrisano, Capocaccia e Lettich

È stato condannato a tre anni l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale della Capitanerie nell'ambito del processo sulla collocazione della torre piloti, la struttura crollata il 7 maggio 2013 per l'urto della nave Jolly Nero della flotta Messina provocando la morte di nove persone. Gli imputati sono ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto della torre. Il filone d'indagine e il conseguente secondo processo sulla costruzione della torre era nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La procura aveva inizialmente chiesto l'archiviazione ma la donna si era opposta e il Gip aveva ordinato al Pm nuovi accertamenti. Oltre ad Angrisano sono state condannate altre sei persone e cinque sono state assolte. Le altre pene riguardano in particolare: Fabio Capocaccia, ex commissario della port authority, condannato a due anni (il pm aveva chiesto tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, strutturista (due anni e sei mesi); due anni per Paolo Grimaldi, ingegnere (quattro anni); un anno e sei mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Mario Como, strutturista (tre anni); un anno per Giovanni Lettich, ex cao della Corporazione piloti di Genova (tre anni). Le persone assolte sono invece: Paolo Tallone, ufficiale della capitanerie di porto (un anno e quattro mesi); Sergio Morini, anche lui della Corporazione piloti (un anno); Gregorio Gavarone, amministratore delegato di Rimorchiatori Riuniti (due anni), e Roberto Marzedda, anche lui di Rimorchiatori (sei mesi) ed Edoardo Praino, ex funzionario del Cap. Condannate al risarcimento delle parti civili l'Autorità portuale e i ministeri dei Trasporti e della Difesa. Il giudice ha disposto la trasmissione degli atti al pm per valutare eventuali responsabilità per Alberto delle Piane, ai tempi del disastro amministratore delegato di Rimorchiatori Runiti Porto di Genova, e Andrea de Gaetano, ai tempi responsabile affari generali sempre di Rimorchiatori Uniti.

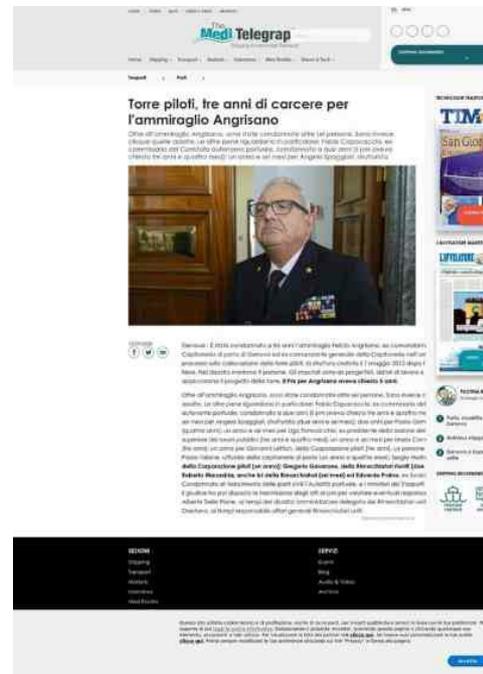


The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Torre piloti, tre anni di carcere per l' ammiraglio Angrisano

Genova - È stato condannato a tre anni l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova** ed ex comandante generale della Capitanerie nell' ambito del processo sulla collocazione della torre piloti, la struttura crollata il 7 maggio 2013 dopo l' urto della Jolly Nero. Nel disastro morirono 9 persone. Gli imputati sono ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto della torre. Il Pm per Angrisano aveva chiesto 5 anni. Oltre all' ammiraglio Angrisano, sono state condannate altre sei persone. Sono invece cinque quelle assolve. Le altre pene riguardano in particolare: Fabio Capocaccia, ex commissario del Comitato autonomo portuale, condannato a due anni (il pm aveva chiesto tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, strutturista (due anni e sei mesi); due anni per Paolo Grimaldi, ingegnere (quattro anni); un anno e sei mesi per Ugo Tomasicchio, ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici (tre anni e quattro mesi); un anno e sei mesi per Mario Como, strutturista (tre anni); un anno per Giovanni Lettich, della Corporazione piloti (tre anni). Le persone assolve sono: Paolo Tallone, ufficiale della capitanerie di **porto** (un anno e quattro mesi); Sergio Morini, anche lui della Corporazione piloti (un anno); Gregorio Gavarone, della Rimorchiatori riuniti (due anni), e Roberto Marzedda, anche lui della Rimorchiatori (sei mesi) ed Edoardo Praino , ex funzionario del Cap. Condannate al risarcimento delle parti civili l' Autorità portuale, e i ministeri dei Trasporti e della Difesa. Il giudice ha poi disposto la trasmissione degli atti al pm per valutare eventuali responsabilità per Alberto Delle Piane, ai tempi del disastro amministratore delegato dei Rimorchiatori uniti, e Andrea de Gaetano, ai tempi responsabile affari generali Rimorchiatori uniti.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Ente Bacini di Genova: Mauro Vianello presidente

L'assemblea dei soci di Ente Bacini ha rinnovato oggi i propri vertici. Mauro Vianello, già presidente della Santa Barbara, è stato eletto nuovo presidente. Gian Luigi Miazza è stato nominato amministratore delegato, già amministratore unico di Ente Bacini e in passato presidente dell'ex Autorità portuale di Savona (oggi accorpata con Genova e Vado all'Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale). Il nuovo Consiglio di amministrazione è composto da: Leopoldo Dapassano, responsabile Sviluppo Economico e Portualità in Confindustria Genova; Sarah Garabello, avvocato esperto di diritto amministrativo; Barbara Pozzolo, avvocato cassazionista e membro del cda dell'Aeroporto di Genova. Ente Bacini è una s.r.l. di proprietà all'89 per cento dell'Adsp della Liguria Occidentale, al 10 per cento della Riparatori Genovesi e all'1 per cento da Santa Barbara.

DALLA PRIMA PAGINA

Grimaldi radoppia
Il gruppo di navigazione Grimaldi ha raddoppiato la propria flotta di container ship, acquistando due nuove navi da 10.000 TEU, che entreranno in servizio nel 2021. Le nuove navi sono state ordinate da Grimaldi a Santa Barbara, che ha acquistato due nuove navi da 10.000 TEU, che entreranno in servizio nel 2021. Le nuove navi sono state ordinate da Grimaldi a Santa Barbara, che ha acquistato due nuove navi da 10.000 TEU, che entreranno in servizio nel 2021.

Graini alle alleanze
Il gruppo di navigazione Graini ha annunciato di aver siglato un accordo di alleanza con il gruppo di navigazione MSC. L'accordo prevede la creazione di una nuova alleanza di container ship, che entrerà in servizio nel 2021. L'accordo prevede la creazione di una nuova alleanza di container ship, che entrerà in servizio nel 2021.

Callinae potenzia
Il gruppo di navigazione Callinae ha annunciato di aver siglato un accordo di alleanza con il gruppo di navigazione MSC. L'accordo prevede la creazione di una nuova alleanza di container ship, che entrerà in servizio nel 2021. L'accordo prevede la creazione di una nuova alleanza di container ship, che entrerà in servizio nel 2021.

Finisce presidente
Il gruppo di navigazione Finisce ha annunciato di aver siglato un accordo di alleanza con il gruppo di navigazione MSC. L'accordo prevede la creazione di una nuova alleanza di container ship, che entrerà in servizio nel 2021. L'accordo prevede la creazione di una nuova alleanza di container ship, che entrerà in servizio nel 2021.

WSC e carboni
Il gruppo di navigazione WSC ha annunciato di aver siglato un accordo di alleanza con il gruppo di navigazione MSC. L'accordo prevede la creazione di una nuova alleanza di container ship, che entrerà in servizio nel 2021. L'accordo prevede la creazione di una nuova alleanza di container ship, che entrerà in servizio nel 2021.

GRIMALDI GROUP Short Sea Services

La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica

Scoprirete le nuove
soluzioni di navigazione
risparmiando fino al 50%
rispetto ai costi
del trasporto stradale.

www.grimaldi.com | +39 011 406 777 | cargo@grimaldi.com | http://cargo.grimaldi.com

Rinnovati i vertici di Ente Bacini S.r.l. | La Gazzetta Marittima

GENOVA L'assemblea dei soci dell'Ente Bacini ha rinnovato i propri vertici. Mauro Vianello, già presidente della Santa Barbara S.r.l., è stato eletto nuovo presidente. Nominato, invece, amministratore delegato Gian Luigi Miazza, che rivestiva il ruolo di amministratore unico di Ente Bacini ed in passato ha ricoperto il ruolo di presidente dell'ex **Autorità Portuale** di Savona. Il nuovo CdA è composto da: Leopoldo Dapassano, responsabile Sviluppo Economico e Portualità in Confindustria Genova, Sarah Garabello, avvocato esperto di diritto amministrativo, e Barbara Pozzolo, avvocato cassazionista e membro del CdA dell'Aeroporto di Genova. Ente Bacini è un s.r.l. di proprietà dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale all'89%, della Riparatori Genovesi S.r.l. al 10% e per il restante 1% della Santa Barbara S.r.l.



Authority verso il commissariamento Di Sarcina pronto a salire in plancia

Roncallo lanciata per la vicepresidenza di Art: manca soltanto l'ok del Parlamento e della Corte dei conti Sempre più insistenti i rumors sulla scalata del gruppo Msc ad Lsct: contatti ai massimi livelli societari

di Franco Antola LA SPEZIA I 'rumors' sono tornati ad intensificarsi negli ultimi giorni: Msc, colosso mondiale delle linee cargo, sarebbe seriamente interessata a consolidare la sua partecipazione nell' azionariato di Lsct (Contship Italia), ora attestata al 40%. Una prospettiva che, secondo alcuni, avrebbe subito una forte accelerazione attraverso contatti intercorsi negli ultimi giorni ai massimi livelli societari (si parla di incontri di emissari e top manager avvenuti a Milano). Di certo allo stato non c'è molto, se non che la prospettiva di un impegno più robusto della compagnia di Aponte nel terminal spezzino, e addirittura di un pieno controllo, è oggetto ormai da mesi di voci e indiscrezioni che poi si sono bloccate anche per effetto dell'emergenza Covid. Ora si è ricominciato a parlarne. Nessuna conferma, tanto meno dagli interessati, a cominciare dai vertici di Contship-Lsct che hanno sempre definito le voci di uno sbarco in forze di Msc prive di fondamento. Certo è che negli ambienti portuali la prospettiva di un possibile terremoto in casa Contship viene

messa nel conto, considerata anche la partita degli investimenti sulle banchine, cui è subordinato il riassetto del waterfront, con la realizzazione - tra l'altro - del nuovo polo crocieristico. Investimenti che stanno tardando oltre misura rispetto all'originaria tabella di marcia, a differenza di quanto avvenuto a Gioia Tauro dove lo sbarco di Msc ha messo il turbo, restituendo competitività al porto. Rumors e indiscrezioni a parte sul futuro assetto di Lsct, l'**Autorità portuale** spezzina nel frattempo sarà comunque interessata - questo è certo - da un avvicendamento al vertice. L'attuale presidente Carla Roncallo lascerà a breve l'incarico per assumere quello di vice presidente di Art, l'Agenzia di regolazione dei trasporti con sede a Torino, alla cui presidenza dovrebbe andare Nicola Zaccheo (l'altro vice sarebbe Francesco Parola). L'accordo è stato raggiunto e la procedura è in fase avanzata, manca solo il via libera delle due Camere e quello della Corte dei Conti. Si parla di uno, massimo due mesi. A prendere le redini dell'Authority dovrebbe essere, in veste di commissario, l'attuale segretario generale di Adsp, Francesco di Sarcina. Per la nomina del nuovo presidente sarà necessario invece un accordo politico che prefigura tempi più lunghi. C'è chi non esclude che lo stesso Di Sarcina possa concorrere, con una soluzione nel segno della continuità rispetto alla gestione Roncallo, forte di una gestione 'tecnica' molto apprezzata negli ambienti portuali. Una nomina subordinata alla composizione di un complesso puzzle di cui mancano ancora diverse tessere. In ballo c'è una quindicina di poltrone alcune delle quali molto pesanti, fra cui quella dell'Ap di Genova, dove è verosimile la conferma di Paolo Signorini. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bucchioni e la riforma (sbagliata) dei porti

Per l'ex presidente non ha portato ai risultati sperati

Redazione

LA SPEZIA Giorgio Bucchioni, presidente dell'Associazione Agenti Marittimi La Spezia e per diversi anni presidente dell'Autorità portuale di La Spezia, scrive a proposito della riforma dei porti, che ha portato a suo avviso a un peggioramento della situazione italiana. Non eravamo molti coloro che nel corso del dibattito preparatorio della riforma portuale poi licenziata dal ministro Del Rio paventavamo un peggioramento della situazione. È sufficiente andarsi a rileggere le dichiarazioni che venivano rilasciate da Associazioni ed Enti del cluster marittimo per rilevare come fossero tutti pervasi da ansia riformistica fine a sé stessa. Oggi, a distanza di ben 4 anni, è chiaro il fallimento di quell'impianto riformistico che da un lato non ha risolto i problemi reali dei porti, segnatamente la capacità di spendere i soldi a disposizione in dragaggi ed infrastrutture, e dall'altro non ha ancora portato a compimento i pochi obiettivi condivisibili come lo sportello unico doganale (di quello amministrativo neppure più si parla) e il coordinamento nazionale a cura del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Credo sia ormai chiaro a tutti -continua Bucchioni nel suo intervento- che il vero obiettivo fosse cambiare le procedure per la governance dei porti e questo è stato raggiunto. Il corollario di quella riforma comportava l'abolizione dei Comitati portuali con l'emarginazione delle categorie che in porto vivono, investono, danno lavoro e pagano imposte, tasse e spesso balzelli, il tutto a favore di pochi rappresentanti delle Istituzioni, e quindi della politica, che spesso non brillano per competenza e per volontà di contribuire allo sviluppo portuale. L'ipocrita motivazione per escludere le categorie degli operatori e dei lavoratori portuali è stata quella di evitare i conflitti di interesse! Ma fermiamoci ai risultati di questa criticata riforma: le difficoltà ad effettuare i dragaggi permangono; le Autorità di Sistema (definizione priva di concretezza) non riescono a spendere le rilevanti disponibilità; molte fra le nuove Autorità hanno esordito con l'aumento delle piante organiche come se gli accorpamenti non dovessero comportare razionalizzazioni; un numero rilevante di vertici delle nuove Autorità è stato interessato da provvedimenti della Magistratura; **Assoport**, Associazione delle Autorità, oltre ad assorbire rilevanti risorse, ha visto una diaspora che ne pone in dubbio l'utilità e le funzioni, soprattutto se il Ministero svolgesse appieno le funzioni che la legge gli assegna. Ma le problematiche sollevate dall'attivismo della Magistratura pongono un ulteriore problema in tema di controlli: la primigenia legge 84/94 aveva stabilito che ai Comitati portuali doveva partecipare un Magistrato della Corte dei Conti che svolgeva una funzione di controllo preventivo ma anche di utile consulenza consentendo un'operatività ben più serena di quanto accade oggi. Purtroppo tale presenza fu abolita dopo poco tempo. Bisogna a questo punto -conclude l'ex presidente- riconoscere che il legislatore della prima Repubblica aveva licenziato una riforma di grande qualità che responsabilizzava e delegava funzioni ai porti, aboliva monopoli storici, attivava investimenti e imprenditorialità privata, introduceva procedure di scelta dei vertici delle Autorità partecipate dai territori ed i risultati si videro immediatamente. I tassi di crescita dei traffici containerizzati crebbero fino al 2000 in misura superiore ai quelli dei porti nord europei! Qualche riflessione cui conseguano azioni non di sola facciata sarebbe utile.

The screenshot shows the top of a web page for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline is 'Bucchioni e la riforma (sbagliata) dei porti' with a sub-headline 'Per l'ex presidente non ha portato ai risultati sperati'. Below the headline is a photo of Giorgio Bucchioni. To the right of the photo is a 'NEWSLETTER' sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo is a short text snippet: 'LA SPEZIA - Giorgio Bucchioni, presidente dell'Associazione Agenti Marittimi La Spezia e per diversi anni presidente dell'Autorità portuale di La Spezia, scrive a proposito della riforma dei porti, che ha portato a suo avviso a un peggioramento della situazione italiana. Non eravamo molti coloro che nel corso del dibattito preparatorio della riforma portuale poi licenziata dal ministro Del Rio paventavamo un peggioramento della situazione. È sufficiente andarsi a rileggere le dichiarazioni che venivano rilasciate da Associazioni ed Enti del cluster marittimo per rilevare come fossero tutti pervasi da ansia riformistica fine a sé stessa. Oggi, a distanza di ben 4 anni, è chiaro il fallimento di quell'impianto riformistico che da un lato non ha risolto i problemi reali dei porti, segnatamente la capacità di spendere i soldi a disposizione in dragaggi ed infrastrutture, e dall'altro non ha ancora portato a compimento i pochi obiettivi condivisibili come lo sportello unico doganale (di quello amministrativo neppure più si parla) e il coordinamento nazionale a cura del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Credo sia ormai chiaro a tutti -continua Bucchioni nel suo intervento- che il vero obiettivo fosse cambiare le procedure per la governance dei porti e questo è stato raggiunto. Il corollario di quella riforma comportava l'abolizione dei Comitati portuali con l'emarginazione delle categorie che in porto vivono, investono, danno lavoro e pagano imposte, tasse e spesso balzelli, il tutto a favore di pochi rappresentanti delle Istituzioni, e quindi della politica, che spesso non brillano per competenza e per volontà di contribuire allo sviluppo portuale. L'ipocrita motivazione per escludere le categorie degli operatori e dei lavoratori portuali è stata quella di evitare i conflitti di interesse! Ma fermiamoci ai risultati di questa criticata riforma: le difficoltà ad effettuare i dragaggi permangono; le Autorità di Sistema (definizione priva di concretezza) non riescono a spendere le rilevanti disponibilità; molte fra le nuove Autorità hanno esordito con l'aumento delle piante organiche come se gli accorpamenti non dovessero comportare razionalizzazioni; un numero rilevante di vertici delle nuove Autorità è stato interessato da provvedimenti della Magistratura; Assoport, Associazione delle Autorità, oltre ad assorbire rilevanti risorse, ha visto una diaspora che ne pone in dubbio l'utilità e le funzioni, soprattutto se il Ministero svolgesse appieno le funzioni che la legge gli assegna. Ma le problematiche sollevate dall'attivismo della Magistratura pongono un ulteriore problema in tema di controlli: la primigenia legge 84/94 aveva stabilito che ai Comitati portuali doveva partecipare un Magistrato della Corte dei Conti che svolgeva una funzione di controllo preventivo ma anche di utile consulenza consentendo un'operatività ben più serena di quanto accade oggi. Purtroppo tale presenza fu abolita dopo poco tempo. Bisogna a questo punto -conclude l'ex presidente- riconoscere che il legislatore della prima Repubblica aveva licenziato una riforma di grande qualità che responsabilizzava e delegava funzioni ai porti, aboliva monopoli storici, attivava investimenti e imprenditorialità privata, introduceva procedure di scelta dei vertici delle Autorità partecipate dai territori ed i risultati si videro immediatamente. I tassi di crescita dei traffici containerizzati crebbero fino al 2000 in misura superiore ai quelli dei porti nord europei! Qualche riflessione cui conseguano azioni non di sola facciata sarebbe utile.'

Porti, gli effetti da correggere di una riforma sbagliata / L' intervento

Ospitiamo un intervento di Giorgio Bucchioni , ex presidente dell' Autorità portuale della Spezia e numero uno dell' associazione agenti marittimi spezzini / Non eravamo in molti che nel corso del dibattito preparatorio della riforma portuale poi licenziata dal ministro Graziano Del Rio paventavamo un peggioramento della situazione. È sufficiente andarsi a rileggere le dichiarazioni che venivano rilasciate da associazioni ed enti del cluster marittimo per rilevare come fossero tutti pervasi da ansia riformistica fine a sé stessa. Oggi, a distanza di ben 4 anni, è chiaro il fallimento di quell' impianto riformistico che da un lato non ha risolto i problemi reali dei porti, segnatamente la capacità di spendere i soldi a disposizione in dragaggi ed infrastrutture , e dall' altro non ha ancora portato a compimento i pochi obiettivi condivisibili come lo sportello unico doganale (di quello amministrativo neppure più si parla) e il coordinamento nazionale a cura del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti . Credo sia ormai chiaro a tutti che il vero obiettivo fosse cambiare le procedure per la governance dei porti e questo è stato raggiunto. Il corollario di quella riforma comportava l' abolizione dei Comitati portuali con l' emarginazione delle rappresentanze delle categorie che in porto vivono, investono, danno lavoro e pagano imposte, tasse e spesso balzelli, il tutto a favore di pochi rappresentanti delle istituzioni, e quindi della politica, che spesso non brillano per competenza e per volontà di contribuire allo sviluppo portuale. L' ipocrita motivazione per escludere le categorie degli operatori e dei lavoratori portuali è stata quella di evitare i conflitti di interesse! Ma fermiamoci ai risultati di questa criticata riforma: le difficoltà ad effettuare i dragaggi permangono; le Autorità di sistema (definizione priva di concretezza) non riescono a spendere le rilevanti disponibilità; molte fra le nuove Autorità hanno esordito con l' aumento delle piante organiche come se gli accorpamenti non dovessero comportare razionalizzazioni; un numero rilevante di vertici delle nuove Autorità è stato interessato da provvedimenti della magistratura; **Assoport** , associazione delle Autorità, oltre ad assorbire rilevanti risorse, ha visto una diaspora che ne pone in dubbio l' utilità e le funzioni, soprattutto se il ministero svolgesse appieno le funzioni che la legge gli assegna. Ma le problematiche sollevate dall' attivismo della magistratura pongono un ulteriore problema in tema di controlli: la primigenia legge 84/94 aveva stabilito che ai Comitati portuali doveva partecipare un magistrato della Corte dei Conti che svolgeva una funzione di controllo preventivo ma anche di utile consulenza consentendo un' operatività ben più serena di quanto accade oggi. Purtroppo, tale presenza fu abolita dopo poco tempo. Bisogna a questo punto riconoscere che il legislatore della prima Repubblica aveva licenziato una riforma di grande qualità che responsabilizzava e delegava funzioni ai porti , aboliva monopoli storici, attivava investimenti e imprenditorialità privata, introduceva procedure di scelta dei vertici delle Autorità partecipate dai territori ed i risultati si videro immediatamente. I tassi di crescita dei traffici containerizzati crebbero fino al 2000 in misura superiore ai quelli dei porti nord europei! Qualche riflessione cui conseguano azioni non di sola facciata sarebbe utile. Giorgio Bucchioni.



Porti, gli effetti da correggere di una riforma sbagliata / L'intervento

15 SETTEMBRE 2020 - Inclusione



Capitoliamo un intervento di **Giorgio Bucchioni**, ex presidente dell'Autorità portuale della Spezia e numero uno dell'associazione agenti marittimi spezzini /

Non eravamo in molti che nel corso del dibattito preparatorio della riforma portuale poi licenziata dal ministro **Graziano Del Rio** paventavamo un peggioramento della situazione.

È sufficiente andarsi a rileggere le dichiarazioni che venivano rilasciate da associazioni ed enti del cluster marittimo per rilevare come fossero tutti pervasi da ansia riformistica fine a sé stessa.

Iscriviti alla newsletter

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

[Inscriviti](#)

Shipping Italy

La Spezia

Porti: gli effetti da correggere di una riforma sbagliata

Contributo a cura di Giorgio Bucchioni * * già presidente dell' Autorità Portuale della Spezia Non eravamo molti coloro che nel corso del dibattito preparatorio della riforma portuale poi licenziata dal Ministro Del Rio paventavamo un peggioramento della situazione. È sufficiente andarsi a rileggere le dichiarazioni che venivano rilasciate da Associazioni ed Enti del cluster marittimo per rilevare come fossero tutti pervasi da ansia riformistica fine a sé stessa. Oggi, a distanza di ben 4 anni, è chiaro il fallimento di quell' impianto riformistico che da un lato non ha risolto i problemi reali dei porti, segnatamente la capacità di spendere i soldi a disposizione in dragaggi ed infrastrutture, e dall' altro non ha ancora portato a compimento i pochi obiettivi condivisibili come lo sportello unico doganale (di quello amministrativo neppure più si parla) e il coordinamento nazionale a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Credo sia ormai chiaro a tutti che il vero obiettivo fosse cambiare le procedure per la governance dei porti e questo è stato raggiunto. Il corollario di quella riforma comportava l' abolizione dei Comitati portuali con l' emarginazione delle rappresentanze delle categorie che in porto vivono, investono, danno lavoro e pagano imposte, tasse e spesso balzelli, il tutto a favore di pochi rappresentanti delle Istituzioni, e quindi della politica, che spesso non brillano per competenza e per volontà di contribuire allo sviluppo portuale. L' ipocrita motivazione per escludere le categorie degli operatori e dei lavoratori portuali è stata quella di evitare i conflitti di interesse! Ma fermiamoci ai risultati di questa criticata riforma: le difficoltà ad effettuare i dragaggi permangono; le Autorità di sistema (definizione priva di concretezza) non riescono a spendere le rilevanti disponibilità; molte fra le nuove Autorità hanno esordito con l' aumento delle piante organiche come se gli accorpamenti non dovessero comportare razionalizzazioni; un numero rilevante di vertici delle nuove Autorità è stato interessato da provvedimenti della Magistratura; **Assoport**, Associazione delle Autorità, oltre ad assorbire rilevanti risorse, ha visto una diaspora che ne pone in dubbio l' utilità e le funzioni, soprattutto se il Ministero svolgesse appieno le funzioni che la legge gli assegna. Ma le problematiche sollevate dall' attivismo della Magistratura pongono un ulteriore problema in tema di controlli: la primigenia legge 84/94 aveva stabilito che ai Comitati portuali doveva partecipare un Magistrato della Corte dei Conti che svolgeva una funzione di controllo preventivo ma anche di utile consulenza consentendo un' operatività ben più serena di quanto accade oggi. Purtroppo tale presenza fu abolita dopo poco tempo. Bisogna a questo punto riconoscere che il legislatore della prima Repubblica aveva licenziato una riforma di grande qualità che responsabilizzava e delegava funzioni ai porti, aboliva monopoli storici, attivava investimenti e imprenditorialità privata, introduceva procedure di scelta dei vertici delle Autorità partecipate dai territori ed i risultati si videro immediatamente. I tassi di crescita dei traffici containerizzati crebbero fino al 2000 in misura superiore ai quelli dei porti nord europei! Qualche riflessione cui conseguano azioni non di sola facciata sarebbe utile.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

PORTO

Approvata la variante che consente di svuotare la cassa di colmata del centro Sapir

Ora Arpae dovrà rilasciare l' autorizzazione ambientale «Passo in avanti per i fondali»

Approvata in Consiglio comunale (18 voti favorevoli e 5 astensioni) la variante che consente, in presenza dell' autorizzazione ambientale di Arpae, di svuotare la cassa di colmata del Centro direzionale Sapir. L' assessore all' Urbanistica, Federica Del Conte ha spiegato che «il documento ha una ricaduta fondamentale» per dare avvio ai lavori del progetto di Hub portuale ed è connessa all' autorizzazione ambientale che dovrà rilasciare Arpae, in merito alla richiesta di autorizzazione di Sapir per l' attività di recupero di rifiuti non pericolosi, appunto i fanghi di dragaggio da tempo nella cassa di colmata 'Centro direzionale'. «La variante consente di asportare e riutilizzare i fanghi, non sono previste opere edilizie né la realizzazione di impianti di trasformazione» ha aggiunto. I materiali andranno nell' area Logistica 2 nell' ambito del progetto hub portuale. La validità della variante è legata al parere di Arpae ed è temporanea: scadrà con la conclusione dei lavori di spostamento dei rifiuti. «Non c' è dubbio sulla correttezza della procedura e la variante a seguito a quanto richiesto da tribunale» conclude Del Conte. Non hanno partecipato al voto il gruppo Alberghini, Lista per Ravenna, Forza Italia e Lega. Il capogruppo di Lpr, Alvaro Ancisi, si è soffermato su una serie di «perplexità», tra cui il metodo, ovvero una variante ad hoc, quando invece serve la «massima trasparenza sull' uso del territorio». Marco Maiolini del Gruppo misto non è contrario alla variante, anche perché «è limitata alla durata dell' autorizzazione». Ha però chiesto «di tenere gli occhi ben aperti sulle operazioni di trasporto». Permangono «dubbi» anche in Veronica Verlicchi della Pigna, che opta per l' astensione. Dai banchi della maggioranza, soddisfatto Marco Turchetti del Partito democratico, certo anche che l' amministrazione eseguirà tutti i controlli; mentre Mariella Mantovani di Articolo 1 ha sottolineato che «la variante è limitata a questa operazione ma è fondamentale per cominciare i lavori di escavo. Tuttavia serve un impianto di lavaggio fanghi». I.t.



CeccoliniBio
La scelta di mangiare sano è biologica dal 1958

PIRELLA, PASTICCERIA, PASTICCERIA
CANTIERI, PASTICCERIA, PASTICCERIA, PASTICCERIA

44 ingredienti singoli ingredienti e la loro lavorazione in cucina, l'esperienza del mestiere e la competenza del servizio, tutto fa nostro mestiere in più su cui gestisci sempre con amore? Ti aspettiamo...

Ravenna, via D'Azeglio 3/C - Tel. 0544 217700 | www.ceccolinibio.it | info@ceccolinibio.it | facebook

I fanghi di dragaggio riutilizzati come materiali da riempimento: passi avanti per l'hub portuale

E' stata votata l'istanza di delibera per il rilascio della variante agli strumenti urbanistici vigenti connessa al rilascio a Sapir dell'autorizzazione di Arpae-Sac per l'attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi

Nel corso del consiglio comunale di martedì è stata votata l'istanza di delibera per il rilascio della variante agli strumenti urbanistici vigenti connessa al rilascio a Sapir dell'autorizzazione di Arpae-Sac per l'attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi. Nell'ambito di questa procedura i fanghi di dragaggio oggi presenti nella cassa di colmata denominata Centro Direzionale potranno essere asportati e riutilizzati come materiali da riempimento nel comparto logistico L2 nell'ambito del progetto di hub portuale. "In questi anni - ha commentato il segretario del Pd Marco Frati - le istituzioni hanno lavorato duramente, con impegno e determinazione, per i progetti di sviluppo del **porto** di **Ravenna**. Con questo passo ulteriore si concretizza una tappa importante per il progetto dell'approfondimento dei fondali e il potenziamento dell'hub portuale di **Ravenna**". Il Polo Centro direzionale del **Porto** San Vitale è destinato alle funzioni direzionali e di servizio, pubbliche e private, necessarie per una gestione avanzata delle attività portuali. Non è previsto che su quest'area possano essere autorizzate attività di tipo industriale, che consentirebbero le attività di recupero di rifiuti non pericolosi. Pertanto, il rilascio dell'autorizzazione consentirà l'esecuzione di attività in variante allo strumento urbanistico, con contestuale dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità dei lavori. L'esecuzione di attività in variante allo strumento urbanistico sarà limitata alla durata dell'autorizzazione che verrà rilasciata da Arpae-Sac e la variante cesserà la sua efficacia al termine della validità della autorizzazione stessa. "L'emergenza sanitaria - ha concluso Frati - ha messo in crisi molti settori economici. Sono stati mesi durissimi. Sappiamo bene quanto l'economia portuale sia un tassello fondamentale per lo sviluppo economico della nostra città e credo che in questo modo si amplino le possibilità di ripartenza e si dia un forte messaggio di speranza per il futuro".

RAVENNA TODAY Cronaca

I fanghi di dragaggio riutilizzati come materiali da riempimento: passi avanti per l'hub portuale

E' stata votata l'istanza di delibera per il rilascio della variante agli strumenti urbanistici vigenti connessa al rilascio a Sapir dell'autorizzazione di Arpae-Sac per l'attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi

Redazione
15 settembre 2020

I più letti di oggi

- 1 Valutata l'istanza di delibera. Addebito a chi non ha fatto nulla
- 2 Sul nuovo tavolo e il centro direzionale: nessuno si muove
- 3 "Tornare al porto autorizzato per un hub portuale di qualità"
- 4 Dopo il voto e i polemici: il centro direzionale è un tassello fondamentale

Il Polo Centro direzionale del Porto San Vitale è destinato alle funzioni direzionali e di servizio, pubbliche e private, necessarie per una gestione avanzata delle attività portuali. Non è previsto che su quest'area possano essere autorizzate attività di tipo industriale, che consentirebbero le attività di recupero di rifiuti non pericolosi. Pertanto, il rilascio dell'autorizzazione consentirà l'esecuzione di attività in variante allo strumento urbanistico, con contestuale dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità dei lavori. L'esecuzione di attività in variante allo strumento urbanistico sarà limitata alla durata dell'autorizzazione che verrà rilasciata da Arpae-Sac e la variante cesserà la sua efficacia al termine della validità della autorizzazione stessa.

"L'emergenza sanitaria - ha concluso Frati - ha messo in crisi molti settori economici. Sono stati mesi durissimi. Sappiamo bene quanto l'economia portuale sia un tassello fondamentale per lo sviluppo economico della nostra città e credo che in questo modo si amplino le possibilità di ripartenza e si dia un forte messaggio di speranza per il futuro".

Porto di Ravenna. Autorizzazione al recupero di rifiuti speciali non pericolosi, Frati (Pd): "Tappa importante per la ripartenza del sistema portuale"

Nel corso del Consiglio Comunale di oggi, martedì 15 settembre, è stata votata l'istanza di delibera per il rilascio della variante agli strumenti urbanistici vigenti connessa al rilascio a Sapir dell'autorizzazione di Arpa-SAC per l'attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi. Nell'ambito di questa procedura i fanghi di dragaggio oggi presenti nella cassa di colmata denominata Centro Direzionale potranno essere asportati e riutilizzati come materiali da riempimento nel comparto logistico L2 nell'ambito del progetto di Hub Portuale. 'In questi anni - ha commentato il segretario del PD Marco Frati - le istituzioni hanno lavorato duramente, con impegno e determinazione, per i progetti di sviluppo del porto di Ravenna. Con questo passo ulteriore si concretizza una tappa importante per il progetto dell'approfondimento dei fondali e il potenziamento dell'hub portuale di Ravenna.' Il Polo Centro direzionale del Porto San Vitale è destinato alle funzioni direzionali e di servizio, pubbliche e private, necessarie per una gestione avanzata delle attività portuali. Non è previsto che su quest'area possano essere autorizzate attività di tipo industriale che consentirebbero le attività di recupero di rifiuti

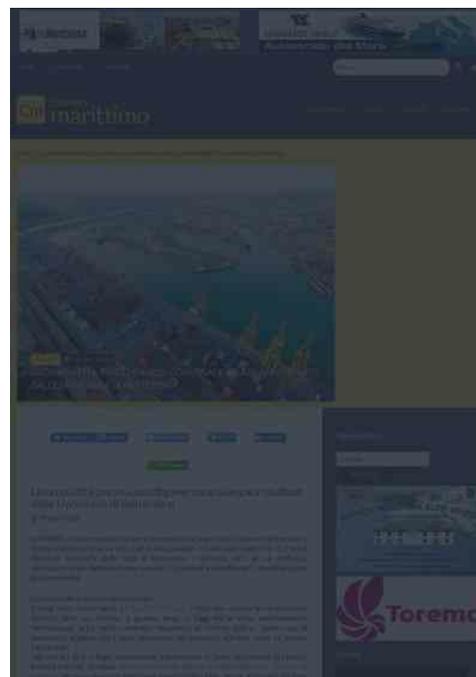
non pericolosi. Pertanto, il rilascio dell'autorizzazione consentirà l'esecuzione di attività in variante allo strumento urbanistico, con contestuale dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori. L'esecuzione di attività in variante allo strumento urbanistico sarà limitata alla durata dell'autorizzazione che verrà rilasciata da Arpa-SAC e la variante cesserà la sua efficacia al termine della validità della autorizzazione stessa. 'L'emergenza sanitaria - ha concluso Frati - ha messo in crisi molti settori economici. Sono stati mesi durissimi. Sappiamo bene quanto l'economia portuale sia un tassello fondamentale per lo sviluppo economico della nostra città e credo che in questo modo si amplino le possibilità di ripartenza e si dia un forte messaggio di speranza per il futuro.'



Livorno città-porto, caso di governance allargata studiato dalle Università di Rotterdam

LUCIA NAPPI

15 Sep, 2020 LIVORNO - Il futuro delle città di porto in fase Covid e post Covid è il dibattito affrontato in ambito universitario da tre istituti di ricerca olandesi: la Universiteit Leiden, le TU Delft e l' Erasmus University della città di Rotterdam . Il dibattito mira ad un confronto internazionale per mettere a fuoco come le città portuali e i relativi porti affrontino la crisi post pandemica. Livorno nel Blog dei ricercatori olandesi Il tema trova spazio anche su Port City Futures , il blog che riunisce le tre Università olandesi. Sulle cui colonne, a guardar bene, si legge tra le varie sperimentazioni internazionali, unica realtà nazionale, l' esperienza di Livorno città e porto, caso di governance allargata che è stato apprezzata dai ricercatori olandesi , tanto da volerne sapere di più Tale che nel blog si legge un' intervento dell' assessore al porto del Comune di Livorno, Barbara Bonciani, dal titolo " Port City Scenarios During and After Covid-19: The case of Livorno " nel quale Bonciani, professore universitario a Pisa, spiega ai colleghi del Nord Europa l' esperienza livornese. Livorno, caso di governance allargata Dal mese di aprile scorso, l' Amministrazione Comunale di Livorno ha avviato un Tavolo di lavoro e una Cabina di regia nella quale sono rappresentati soggetti istituzionali e i privati che, insieme, cercano di trovare soluzioni alla crisi innescata dal virus. Fanno parte della Cabina di regia: il Comune di Livorno nel ruolo di coordinatore con l' assessore al porto, Barbara Bonciani, e il sindaco Luca Salvetti, l' **Autorità** di **Sistema** Portuale, l' **Autorità** marittima, Confindustria rappresentata dal presidente Piero Neri e dal direttore generale Umberto Paoletti, Assiterminal rappresentata da Marco Mignogna direttore generale del Terminal Darsena Toscana TDT e da Enio Lorenzini presidente di Lorenzini Terminal, Spedimar, Asamar, Cna Trasporti, e le organizzazione sindacale. Dal momento della nascita della Cabina di Regia le istituzioni e il cluster hanno avanzato la richiesta di portare avanti un modello di governance in cui tutti potessero essere rappresentati, modello apprezzato anche in Nord Europa. Tanto che nei mesi i partecipanti hanno rafforzato sempre più la volontà di continuità del Tavolo, riconoscendone l' utilità. L' ultimo incontro della Cabina di Regia, quello svolto ieri sul difficile tema del lavoro , ha visto la formula allargata con la partecipazione aperta anche ai rappresentanti del lavoro in porto (art.16 e art.18). Come nasce L' incontro tra Livorno e l' Università di Rotterdam avviene il 4 maggio scorso nel corso del Webinar organizzato dall' Amministrazione Comunale e dall' associazione internazionale e scientifica RETE. Il Webinar si focalizza sulle sfide e sulle problematiche che le città dei porti devono affrontare in fase emergenziale e poi successivamente dovranno affrontare nella ripartenza . Lucia Nappi.



Porto di Livorno tra presente e futuro

Ci sono le potenzialità per diventare uno dei tre principali poli logistici del Mediterraneo

Redazione

LIVORNO Quali sono le problematiche dell'economia del porto di Livorno nell'attuale situazione di emergenza sanitaria? Come progettare una visione futura di sviluppo del porto, della città e del lavoro? Con queste premesse è stato convocato il tavolo di lavoro città-porto promosso dall'Amministrazione comunale di Livorno e dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, che si è concentrato sull'organizzazione del lavoro portuale e la situazione occupazionale all'interno dello scalo e nelle aziende della catena logistica integrata. All'incontro hanno partecipato, insieme ai rappresentanti degli art.16, 17 e 18, i referenti delle principali associazioni di categoria di settore: Asamar, Spedimar, CNA-autotrasporto, Confindustria e le organizzazioni sindacali. Il confronto ha preso il via dai dati raccolti e presentati dall'AdSp, base per definire una prima bozza del Piano Organico del porto; dati necessari alla comunità cittadina e portuale per comprendere lo stato dell'arte del lavoro e della sua organizzazione e sviluppare politiche congiunte future. Capire la situazione attuale in termini di organico del porto è fondamentale al fine, non solo di salvaguardare il capitale umano, mediante la gestione degli esuberanti, ma anche a definire un progetto comune di organizzazione del lavoro capace di dare futuro al porto e alla città ha detto Barbara Bonciani, assessore al Porto del Comune. Serve allora una visione di sistema che leghi l'analisi relativa al lavoro portuale, all'andamento dei traffici, dello shipping e a quello afferente la catena logistica integrata portuale e retroportuale. Particolare importanza dovrà essere data anche allo sviluppo in tempi brevi di tutte le infrastrutture programmate e non ancora realizzate e dei progetti capaci di restituire competitività allo scalo. A sei mesi dallo scoppio dell'emergenza Coronavirus -ha sottolineato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Massimo Provinciali questo primo censimento consente di farsi un'idea di quello che è accaduto, e di trovare qualche spunto per capire cosa succederà al porto nella seconda parte dell'anno, e come ci si possa attrezzare per affrontare le difficoltà e cogliere le opportunità. Dall'analisi dei dati -ha continuato Provinciali- risulta che l'impatto iniziale delle restrizioni emergenziali è stato forte e pesante, soprattutto per le imprese che operavano in alcuni settori merceologici. Per esempio, per i rotabili e le auto nuove il crollo dei traffici è stato quasi verticale, così come per i contratti di appalto, per i quali il Covid ha inciso come una bomba. In altri settori il sistema, aiutato dalla cassa integrazione, ha sostanzialmente retto, e in certi casi si sono aperte nuove opportunità. Provinciali, così come ha fatto il presidente Corsini nel suo intervento, ha sollecitato le imprese a fornire analisi, proposte e dati sempre più dettagliati, piani di impresa completi di informazioni riguardanti il lavoro, in modo che sia possibile rendersi conto se il sistema può uscire dall'emergenza con la solidarietà reciproca tra operatori, o se occorre provvedere a riorganizzazioni e decisioni straordinarie. Il porto di Livorno, è stato detto, ha tutte le potenzialità per diventare uno dei tre principali poli logistici del Mediterraneo, e lavorare in questo senso significa anche aumentare la capacità del territorio di attrarre imprese manifatturiere, in modo che accanto al porto possa ritornare l'industria.



Vertice a Livorno: porto in primo piano

LIVORNO L'amministrazione comunale, su iniziativa degli assessorati allo Sviluppo Economico e al **Porto**, ha convocato per lunedì 21 settembre alle ore 10, nella sala consiliare del Palazzo Comunale, una riunione con le categorie economiche e sociali per fare il punto sul percorso di istituzione della Zona Logistica Semplificata Rafforzata della Toscana. L'incontro avviene alla luce della delibera n. 897 della Giunta Regionale, che il 20 luglio scorso ha formalizzato la proposta al Governo di istituzione della Zona, della quale è parte integrante il **porto** di **Livorno**. Alla riunione sono stati invitati i rappresentanti di Confindustria **Livorno** Massa Carrara, della associazioni dell'artigianato, del commercio, delle agenzie marittime e delle organizzazioni sindacali. Saranno presenti anche i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. L'incontro costituirà quindi anche un'occasione per fare il punto con l'Autorità di Sistema su tutte le iniziative in corso per il rafforzamento del **porto** di **Livorno**. La delibera della Giunta Regionale rappresenta una tappa molto importante del percorso per la realizzazione della ZLSR Toscana scrive nella nota di convocazione il Comune -, alla luce dei positivi riscontri ultimamente ricevuti dal Governo, ed in particolare, per quel che riguarda **Livorno**, la lettera del ministro Provenzano al presidente Rossi con la quale non vengono rilevati ostacoli politici né normativi all'inserimento dell'Area di Crisi Complessa di **Livorno** e del relativo **Porto** nella Zona Logistica Semplificata, garantendo così anche a questa parte di territorio di avvalersi di importanti vantaggi competitivi. Le ZLS rientrano infatti tra gli strumenti più efficaci che la normativa vigente consente, al fine di ottenere procedure semplificate per il trattamento e la movimentazione delle merci. L'istituzione delle ZLS avviene con decreto del presidente del Consiglio dei Ministri, adottato su proposta del ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta della Regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni. *L'incontro, programmato in pieno momento delle votazioni regionali, sarà anche l'occasione per verificare quanto riportato pochi giorni fa dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli nel suo incontro livornese della campagna elettorale: compreso il testo del decreto con cui il governo conferma i 200 milioni destinati a co-finanziare la Darsena Europa.



Il Tirreno

Livorno

la kermesse del tecno-divertimento

Robot, Lego e videogiochi protagonisti per due giorni al terminal crociere

Svago, didattica e tecnologia: sabato 3 e domenica 4 ottobre nasce in porto il "Livorno Games Village" organizzato da RoboCode e Collego

livorno Nascerà al terminal crociere di Porto 2000 - praticamente dirimpetto alla Fortezza Vecchia - sabato 3 e domenica 4 ottobre il "Livorno Games Village" sotto il segno di videogame, robotica educativa, Lego (ma anche modellismo nautico ed elettrico) contando su laboratori, aree espositive e shop a tema. E i guai dell' emergenza Covid? L' area è di 2mila metri quadri e saranno tutto predisposto in modo da rispettare le norme di sicurezza anti-contagio, dicono gli organizzatori. A mettere in piedi la kermesse fra divertimento, robot e tecnologia è il team composto da RoboCode e Collego: i promotori mettono l' accento sul fatto che si tratta di «una manifestazione ludica e didattica con scopo culturale e altamente innovativo». Il motivo è presto detto: il "robot village" consentirà di «vedere le applicazioni di una realtà innovativa, partecipare a laboratori con robotica Lego, costruzione di occhiali con penne 3D, Robot Nao interattivi, Thymio, Virtual Reality e molto altro». Quanto ai videogames, ci sarà una intera sala giochi per «rivivere la storia del videogioco dalle sue origini fino alle console moderne», viene spiegato. Modelli statici e dinamici, ma anche laboratori e costruzione e shop a tema, saranno i protagonisti del coloratissimo mondo dei mattoncini Lego. In fatto di modellismo nautico saranno proposte - segnalano gli organizzatori - «le più grandi battaglie epiche del passato ed esposizioni di vascelli e galeoni costruiti per l' occasione». «L' emergenza Covid ci ha insegnato che bisogna saper inventare per ripartire. Bambini, ragazzi e adulti però devono coltivare una cultura digitale ogni giorno, per accrescere le loro conoscenze e trasformarle in competenze utili per i lavori del futuro e non solo nella scuola», afferma Gloria Zanichelli, titolare di RoboCode, una realtà nata per favorire la diffusione della cultura robotica (e della capacità di programmazione) anche fra i più piccoli grazie a metodologie ludiche. «Strategia, formazione e cultura digitale - aggiunge - devono valorizzare gli strumenti dell' innovazione. La tecnologia ha permesso a milioni di persone di continuare a studiare e lavorare da casa durante i mesi di lockdown, il nostro obiettivo è la diffusione di una nuova cultura digitale partendo dal coinvolgimento delle nuove generazioni». I promotori dell' iniziativa mandano un ringraziamento pubblico a Porto 2000 («ci ha permesso di organizzare nella massima sicurezza l' evento») e l' **Autorità di Sistema Portuale** (per il patrocinio), oltre alle aziende che hanno sostenuto l' iniziativa (Lorenzini & C., UniCoop Tirreno, Coop Voce, DiPiù e Campustore). «Abbiamo deciso di dar vita a questo evento nella nostra Livorno perché crediamo fortemente che l' innovazione possa essere il motore per il rilancio della città», ribadisce Giulio Marfori, che in RoboCode è il responsabile del settore marketing. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Sole 24 Ore

Piombino, Isola d' Elba

ACCIAIO

Piombino vara il piano del rilancio, Invitalia entra nel capitale di Jsw Italy

L' Agenzia: 30 milioni di euro nella controllata del gruppo indiano presente in Toscana Carrai: messa in sicurezza e rilancio con investimenti complessivi per 84 milioni

Matteo Meneghella

Il rilancio dell' acciaio della ex Lucchini passa anche dallo Stato, con Invitalia che entrerà nel capitale di Jsw Italy, investendo nella società circa 30 milioni di euro. La conferma arriva dal sottosegretario del ministero dello Sviluppo, Alessia Morani, ieri a Piombino per la presentazione del nuovo piano industriale del gruppo. Per quanto riguarda le modalità dell' operazione, il vicepresidente della controllata del gruppo indiano Jsw, Marco Carrai, ha detto che saranno definite «entro fine ottobre». La messa in sicurezza finanziaria entro marzo-aprile 2021 è il primo tassello, imprescindibile, del piano industriale di rilancio; un documento che, pur se ancora con indicazioni generiche, conferma nella sua seconda fase l' obiettivo di riavvio dell' area a caldo con un nuovo forno elettrico, uno dei presupposti dell' acquisizione, nel 2018, da parte del gruppo guidato da Sajjan Jindal. Il nuovo impianto dovrebbe essere avviato entro il 2025. «Il piano prevede due fasi - ha spiegato Marco Carrai, vicepresidente esecutivo di Jsw Steel Italy Piombino - la messa in sicurezza e il rilancio dell' azienda con investimenti pari a circa 84 milioni per l' efficientamento delle linee di produzione». I «primi soldi» ha assicurato Carrai, saranno investiti in questo, cioè nei necessari interventi sui tre treni di laminazione oggi attivi nell' impianto, destinati alla produzione di barre, vergella e rotaie. A questo proposito Morani ha sottolineato che, con il decreto semplificazione, sono state create le condizioni «affinchè le commesse di rotaie per il sito abbiano una continuità che garantisca tranquillità economica all' azienda»: nell' ultimo bando di Rfi, Jsw si aspettava una buona parte delle 450mila tonnellate messe a gara, invece si è trovata a dovere dividere la fornitura con i concorrenti stranieri Voestalpine, ArcelorMittal, British Steel. Ora, invece, Jsw punta a un accordo pluriennale con Rfi che le consenta di ottenere almeno il 75% delle commesse dei prossimi bandi. Dall' acquisizione a oggi, come hanno sottolineato in passato i sindacati, le perdite hanno raggiunto finora 40 milioni. Con la prima fase si prevede di riportare l' azienda in ebitda positivo, poi, assicurano i vertici, si passerà alla fase successiva, con il riavvio dell' area a caldo. Ancora non sono chiari i contorni dell' eventuale futuro aumento di capitale, né quale sarà l' apporto di Jsw, né che peso avrà Invitalia all' interno del capitale a operazione conclusa. Carrai ha precisato che «i 30 milioni sono i primi investimenti per la fase di messa in sicurezza, mentre i 54 milioni sono da mettere qualche mese dopo. Invitalia metterà 30 milioni, il resto sarà raccolto e investito in parte tramite finanziamenti europei, una volta che la società sarà esigibile, e in parte tramite partner finanziari e industriali». Un piano che si affianca al processo di diversificazione annunciato nei giorni scorsi. «Noi tendiamo ad avere la piena occupazione e il piano al 2025 è non solo per l' acciaio, ma anche per individuare soggetti che possano attivare nuove attività industriali in grado di occupare i lavoratori» ha aggiunto il vicepresidente riguardo ai 1.872 dipendenti che, tra ammortizzatori ed ex procedura concorsuale, ancora gravitano intorno al sito toscano. «Pensiamo che nella parte core dell' acciaio si possa ritornare all' occupazione di 800 persone - ha precisato Carrai -, il resto potrà essere riallocato nelle attività che porteremo qui con i nostri partner». Con Fincantieri, ha precisato il vicepresidente «c' è già un accordo in itinere che finalizzeremo nel giro delle



prossime settimane». Jsw ha inoltre firmato un Mou con il fondo lussemburghese Creon, allo scopo di favorire l' insediamento di nuovi soggetti industriali nell' indotto piombinese e nel porto. Il fondo investirà direttamente nel progetto qualche decina di



Il Sole 24 Ore

Piombino, Isola d' Elba

milioni (con tutta probabilità potrà avere anche un ruolo nella messa in sicurezza finanziaria di Jsw) e collaborerà a un piano per rendere l' area un cluster per l' idrogeno, le energie rinnovabili, il gas naturale liquefatto e la logistica. Sono già stati avviati contatti con un produttore di pale eoliche marine floating e con un produttore di cuscinetti per automotive. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

JSW: arriva il piano industriale

84 milioni di euro di investimenti, 30 garantiti da Invitalia

Redazione

PIOMBINO La data fissata per la presentazione del piano industriale di Jsw Steel Italy per Piombino era il 16 Settembre. Con un giorno in anticipo, è stato dunque esposto questa mattina nella sede di Piombino del gruppo indiano: 84 milioni di euro di investimenti, 30 dei quali garantiti da Invitalia e una diversificazione dei settori di intervento come la produzione di energia, la gestione dei rifiuti o la realizzazione di navi, grazie al coinvolgimento di ulteriori partner. Con l'ingresso dello Stato, con Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, nel capitale di Jsw Italia, ci sono tutte le condizioni per una svolta ha detto il presidente della regione Toscana Enrico Rossi, presente questa mattina. Piombino, ha continuato, deve tornare a produrre acciaio, cosa che ora sembra possibile, grazie all'ingresso dello Stato e al fatto che la regione Toscana ha finanziato e realizzato un nuovo porto. Ora che Piombino fa parte a pieno titolo delle politiche industriali del Governo -ha evidenziato ancora il presidente- gli obiettivi di una sua ripresa industriale appaiono sotto una luce diversa. Presentato il piano industriale, già dalla metà del prossimo anno, appena raggiunto l'equilibrio finanziario, potranno partire gli investimenti e potrà essere realizzato il forno elettrico che è e deve rimanere per Rossi, il principale obiettivo. Prima di concludere il suo intervento Enrico Rossi, al termine ormai del suo mandato, ha voluto ringraziare la sottosegretaria allo sviluppo economico e il Governo per aver messo Piombino e la Toscana al centro delle politiche statali per l'acciaio, superando le forti contrarietà e gli attacchi delle associazioni di categoria e dei produttori bresciani. Due le fasi del piano industriale: quella a breve termine, punta ad efficientare gli impianti di laminazione, completare la gamma prodotti e far tornare l'azienda ad una redditività soddisfacente. La seconda fase, a medio termine, ha come obiettivo nei prossimi cinque anni il ritorno alla produzione dell'acciaio attraverso l'utilizzo del forno elettrico e alla costruzione di un complesso industriale multicentrico che preveda anche attività di logistica, manufacturing e ambiente da realizzarsi con selezionati partners dei singoli settori e finanziari. Siamo orgogliosi di presentare oggi il piano industriale, pur in una congiuntura economica non semplice ha detto Marco Carrai, vicepresidente esecutivo Jsw Steel Italy. Ci auguriamo -ha continuato- che Piombino torni a essere un luogo dove si fa industria, partendo dal nostro core business, quello dell'acciaio, e dalla salvaguardia di tutti i posti di lavoro.



Giornale Radio

Piombino, Isola d' Elba

Piombino: Jsw presenta piano, 84 mln per rilancio, Invitalia entrerà con 30 mln Roma, 15 set.

Piombino: Jsw presenta piano, 84 mln per rilancio, Invitalia entrerà con 30 mln Roma, 15 set. (Adnkronos) - Il piano industriale di Jsw Steel Italy, che è stato presentato oggi a Piombino, prevede un investimento iniziale di 84 milioni di euro anche grazie alla partecipazione di Invitalia che entrerà con 30 mln. Il piano si divide in due fasi: la prima, a breve termine, punta a efficientare gli impianti di laminazione, completare la gamma prodotti e far tornare l'azienda ad una redditività soddisfacente. La seconda fase, a medio termine, ha come obiettivo nel prossimo quinquennio il ritorno alla produzione dell'acciaio attraverso l'utilizzo del forno elettrico e alla costruzione di un complesso industriale multicentrico che preveda anche attività di logistica, manufacturing e ambiente da realizzarsi con selezionati partners dei singoli settori e finanziari. Lo rende noto Jsw Steel Italy che oggi ha presentato il nuovo piano industriale denominato 'Piombino 2030'. Sono intervenuti il vicepresidente di Jsw Steel Italy, Marco Carrai, il sottosegretario allo Sviluppo Economico Alessia Morani, il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e il Sindaco di Piombino Francesco Ferrari. Presenti all'incontro anche le Parti Sociali, i rappresentanti della Provincia, del Ministero dell'ambiente, del Ministero del lavoro, Invitalia, le **Autorità di sistema** portuale Alto Tirreno e il Demanio. All'incontro hanno partecipato anche tutti i partner finanziari coinvolti nel piano industriale. "Siamo orgogliosi di presentare oggi il piano industriale, pur in una congiuntura economica non semplice. Vorrei ringraziare tutti i soggetti qui presenti per aver reso concreto questo rilancio", commenta Marco Carrai, Vicepresidente esecutivo Jsw Steel Italy. "Invitalia, come annunciato oggi dal sottosegretario alla Sviluppo Economico Alessia Morani, supporterà questa prima fase, quella che ha l'obiettivo di rilanciare l'azienda e farla tornare produttiva. Ci auguriamo che Piombino torni a essere un luogo dove si fa industria, partendo dal nostro core business, quello dell'acciaio, e dalla salvaguardia di tutti i posti di lavoro".

Piombino: Jsw presenta piano, 84 mln per ri 30 mln

Roma, 15 set. (Adnkronos) - Il piano industriale di Jsw Steel Italy, che è s investimento iniziale di 84 milioni di euro anche grazie alla partecipazio divide in due fasi: la prima, a breve termine, punta a efficientare gli impi e far tornare l'azienda ad una redditività soddisfacente. La seconda fase, quinquennio il ritorno alla produzione dell'acciaio attraverso l'utilizzo de industriale multicentrico che preveda anche attività di logistica, manufac partners dei singoli settori e finanziari. Lo rende noto Jsw Steel Italy che denominato 'Piombino 2030'. Sono intervenuti il vicepresidente di Jsw St Sviluppo Economico Alessia Morani, il presidente della Regione Toscana Ferrari. Presenti all'incontro anche le Parti Sociali, i rappresentanti della Ministero del lavoro, Invitalia, le Autorità di sistema portuale Alto Tirren anche tutti i partner finanziari coinvolti nel piano industriale. "Siamo org in una congiuntura economica non semplice. Vorrei ringraziare tutti i sog rilancio", commenta Marco Carrai, Vicepresidente esecutivo Jsw Steel It sottosegretario alla Sviluppo Economico Alessia Morani, supporterà que: rilanciare l'azienda e farla tornare produttiva. Ci auguriamo che Piombin partendo dal nostro core business, quello dell'acciaio, e dalla salvaguard



LE ELEZIONI

Morandi, una richiesta per quattro «Chiediamo a prossimo governatore di tenere un faro acceso sul porto»

«Chiediamo al prossimo presidente della Regione di mantenere costantemente un faro acceso sul porto dorico, per valorizzare le grandi potenzialità che può esprimere, non solo a livello regionale ma internazionale». È l'auspicio avanzato da Andrea Morandi, presidente di International Propeller Club Ancona ai candidati alla presidenza della Regione durante l'incontro promosso alla sala Marconi dell' **Autorità di Sistema portuale** dal Club per mettere a confronto le diverse proposte politiche sui temi legati alle attività portuali. Quattro i macro argomenti sottoposti, dopo l'introduzione del Presidente dell' Authority Rodolfo Giampieri, da Morandi agli intervenuti, Francesco Acquaroli, Maurizio Mangialardi, Gian Mario Mercorelli, Fabio Pasquinelli. Eccoli: come sviluppare e accrescere il posizionamento ormai consolidato dello scalo dorico nel contesto dei paesi del Mediterraneo, che ne fa un baricentro dell' Europa centro orientale; la leadership esercitata nel settore del movimento passeggeri, sia a livello crocieristico sia dal punto di vista dei traghetti; il ruolo del traffico merci e le prospettive della cantieristica e del settore pesca.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sorpresa, i candidati tutti d' accordo «Ecco le nostre idee per il porto»

Acquaroli del centrodestra, Mangialardi del centrosinistra e Mercorelli dei 5 Stelle a confronto sullo scalo: dal posizionamento nella Macroregione Adriatico-Ionica al traffico passeggeri e le grandi crociere

di Pierfrancesco Curzi C' erano una volta i confronti elettorali. Sullo sviluppo del **porto** di **Ancona** i candidati dei tre schieramenti potenzialmente più competitivi - in rigido ordine alfabetico, Francesco Acquaroli per il centrodestra, Maurizio Mangialardi per il centrosinistra e Gian Mario Mercorelli per il Movimento 5 Stelle - non si danno fastidio, non si attaccano a vicenda, non si guardano neppure. Saluto 'di gomito' iniziale a parte, le loro posizioni sono sembrate di quasi totale accordo su tutti i quattro punti centrali dell' incontro promosso nella sede dell' Autorità portuale dal Propeller Club di **Ancona** e dal presidente, l' agente marittimo Andrea Morandi. Il posizionamento dello scalo di **Ancona** nella Macroregione Adriatico Ionica, il traffico passeggeri e le crociere, la parte merci e infine cantieristica e pesca: i programmi dei candidati alla presidenza della Regione Marche su questi argomenti, sfumature a parte, sono pressoché identici. Stesso pensiero sui temi generali, comunione d' intenti anche sugli argomenti specifici, come ad esempio l' Uscita dal **porto** e il collegamento con la grande viabilità e con l' aeroporto e i presunti benefici portati dallo sbarco nelle Marche di Amazon e la creazione di un grande polo logistico. Chi si aspettava scintille, visto anche l' avvicinamento alla data del voto, è rimasto deluso. Tutti d' accordo e massima indifferenza, non solo tra i due blocchi storici della politica, destra e sinistra, ma anche interno alla cosiddetta coalizione nazionale giallorossa. Timido lo stesso candidato pentastellato Mercorelli. L' unica fonte di diversità su argomenti, prospettive future e soluzioni è stato il quarto incomodo. Il candidato della Lista Comunista, Fabio Pasquinelli, arrivato a confronto iniziato, è stato l' unico a ravvivare l' atmosfera, altrimenti monotematica, del dibattito. Secondo Mangialardi «l' arrivo di Amazon è una grande opportunità per tutti, così come il raddoppio dell' area cantieristica di Fincantieri, ma il nodo centrale restano i fondali dello scalo. Bisogna andare oltre la burocrazia e i vincoli, altrimenti il **porto** diventa poco attrattivo. Sull' Uscita a Nord andremo avanti sul percorso individuato, senza perdere tempo». Sull' adeguamento infrastrutturale è d' accordo anche Francesco Acquaroli: «Sono assolutamente favorevole alla banchina per le Grandi Navi, ne vale anche l' occupazione, ma ci sono da sistemare le altre. Dunque bene il potenziamento delle crociere, ma lavorerò affinché i turisti non siano soltanto di passaggio qui ad **Ancona**». Secondo Gian Mario Mercorelli «il **porto** di **Ancona** è bello, ma poco conosciuto fuori, così come le Marche intere. La promozione è stata fallimentare in questi anni e invece lo sviluppo potrebbe essere gigantesco. Potenziamo la pesca e legghiamola al turismo attraverso la tipizzazione dell' agroalimentare e le eccellenze del nostro pesce». Infine Pasquinelli: «L' impatto delle grandi navi sarebbe devastante e chiuderebbe sempre di più il rapporto tra la città e il suo scalo, oltre a danneggiare l' ambiente e la sicurezza. La Regione cerchi accordi con il **porto** di Livorno per il collegamento Adriatico-Tirreno».



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«No grandi navi, Ancona non diventi come Venezia», le Marche secondo Mancini

Trasporto leggero, assistenza sanitaria di prossimità e semplificazione nella ricostruzione post sisma. Le nuove Marche secondo Roberto Mancini (Dipende da noi)

Presidi territoriali in grado di assistere chi ha bisogno di cure con servizi di prossimità, ma anche potenziamento dei collegamenti costa-entroterra privilegiando la ferrovia. Sono queste le priorità di Roberto Mancini, candidato alla presidenza della Regione Marche per la lista "Dipende da noi". Dopo aver spiegato il perché della non alleanza con il Pd, Mancini ha elencato quelle che secondo lui sono le criticità delle Marche. Sul fronte sanità, come immagina il servizio pubblico? «Dovrà essere gratuito e accessibile. Tutti nelle Marche hanno esperienza di una visita da prenotare al Cup e, dopo tre giorni, sentirsi offrire una data lontanissima. Il marchigiano medio a quel punto si rivolge al privato. Altro problema è il pronto soccorso con personale inadeguato dal punto di vista della quantità, non certo della qualità, sempre sotto pressione e con molti pazienti in attesa. Bisogna rivedere il piano socio-sanitario, dando personale adeguato e ponendo l'accento su ospedali ben distribuiti evitando accorpamenti improbabili». Le Marche attendono anche importanti infrastrutture: «La priorità è il potenziamento della viabilità tra la costa e l'entroterra, la Fano-Grosseto ma anche la terza corsia della A14. Serve poi un modello che punti sulla rotaia e non esasperi il trasporto su gomma e "no" ai progetti di mega navi al porto di Ancona, che distruggono come avviene a Venezia. Questa città non deve diventare uno di quegli esempi». Il porto si lega al discorso viabilità. L'uscita a nord è una priorità? «Sicuramente serve, aumenterebbe la qualità della vita di chi viaggia ma anche l'economia, che diventerebbe più congrua alle esigenze reali». Dal 2016 nelle Marche non si può non parlare di ricostruzione post-terremoto. Cosa serve per semplificare la prassi? «Un testo unico di legge- risponde Mancini- poche norme ma semplici. L'errore finora è stato pretendere di gestire una situazione straordinaria con leggi ordinarie, ma soprattutto bisogna ascoltare concretamente le popolazioni e i loro comitati, che da 4 anni non chiedono altro». Chiusura sul turismo: «Deve essere orientato all'ecologia- conclude Mancini- non dobbiamo pensare a cartoline da offrire a chi arriva e poi se ne va, ma dobbiamo esprimere la qualità della vita nella nostra regione. Serve anche formazione adeguata per gli operatori, che consenta loro di essere all'altezza della sfida. Dopo le 23 spesso è difficile anche trovare un pasto, invece bisogna pensare a un turismo avanzato».

ANCONATODAY Elezioni Regionali 2020

«No grandi navi, Ancona non diventi come Venezia», le Marche secondo Mancini

Trasporto leggero, assistenza sanitaria di prossimità e semplificazione nella ricostruzione post sisma. Le nuove Marche secondo Roberto Mancini (Dipende da noi)

di Stefano Paggiaro - Gina Bava

I più letti di oggi

1. **Chi è il leader di oggi in politica? L'attacco prima di tutto a poi la politica**
2. **Maestro: l'ultimo saluto a un grande di casa, con "Dipende da noi" al centro della politica**
3. **Il Coronavirus: l'ultima volta che si è visto in Marche un tempo di guerra**
4. **Infrastrutture, l'uscita a nord della Marche: il che cosa serve?**

Il piano socio-sanitario, dando personale adeguato e ponendo l'accento su ospedali ben distribuiti evitando accorpamenti improbabili. Le Marche attendono anche importanti infrastrutture- «La priorità è il potenziamento della viabilità tra la costa e l'entroterra, la Fano-Grosseto ma anche la terza corsia della A14. Serve poi un modello che punti sulla rotaia e non esasperi il trasporto su gomma e "no" ai progetti di mega navi al porto di Ancona, che distruggono come avviene a Venezia. Questa città non deve diventare uno di quegli esempi. Il porto si lega al discorso viabilità. L'uscita a nord è una priorità- sicuramente serve, aumenterebbe la qualità della vita di chi viaggia ma anche l'economia, che diventerebbe più congrua alle esigenze reali.

Dal 2016 nelle Marche non si può non parlare di ricostruzione post-terremoto. Cosa serve per semplificare la prassi? «Un testo unico di legge- risponde Mancini- poche norme ma semplici. L'errore finora è stato pretendere di gestire una situazione straordinaria con leggi ordinarie, ma soprattutto bisogna ascoltare concretamente le popolazioni e i loro comitati, che da 4 anni non chiedono altro. Chiusura sul turismo- «Deve essere orientato all'ecologia- conclude Mancini- non dobbiamo pensare a cartoline da offrire a chi arriva e poi se ne va, ma dobbiamo esprimere la qualità della vita nella nostra regione. Serve anche formazione adeguata per gli operatori, che consenta loro di essere all'altezza della sfida. Dopo le 23 spesso è difficile anche trovare un pasto, invece bisogna pensare a un turismo avanzato».

Raffica di esplosioni, poi le fiamme altissime: maxi incendio nel porto di Ancona

Il rogo ha devastato due capannoni, sul posto i vigili del fuoco e la polizia: una colonna di fumo nero è visibile da chilometri di distanza

Un incendio di vaste proporzioni è scoppiato poco fa nel **porto** di **Ancona**. I vigili del fuoco sono impegnati con più mezzi a domare le fiamme che hanno investito due capannoni nell' area dell' ex Tubimar per centinaia di metri quadrati. Una colonna di fumo nero si è alzata altissima in cielo ed è visibile a chilometri di distanza. Il rogo spaventoso è accompagnato da frequenti esplosioni . L' area è stata circonscritta dalla polizia che sta pattugliando la zona. Non sono segnalati feriti, al momento. SERVIZIO IN AGGIORNAMENTO.

The screenshot shows the top portion of a news article on the ANCONATODAY website. The page title is 'ANCONATODAY Cronaca'. The main headline reads 'Raffica di esplosioni, poi le fiamme altissime: maxi incendio nel porto di Ancona'. Below the headline, a sub-headline states: 'Il rogo ha devastato due capannoni, sul posto i vigili del fuoco e la polizia: una colonna di fumo nero è visibile da chilometri di distanza'. The article text begins with 'Un incendio di vaste proporzioni è scoppiato poco fa nel porto di Ancona. I vigili del fuoco sono impegnati con più mezzi a domare le fiamme che hanno investito due capannoni nell'area dell'ex Tubimar per centinaia di metri quadrati. Una colonna di fumo nero si è alzata altissima in cielo ed è visibile a chilometri di distanza.' The article is marked as 'SERVIZIO IN AGGIORNAMENTO'. There is a 'Gallery' section with a photo of the fire at night. At the bottom, there are sections for 'Argomenti: Incendi' and 'In evidenza' with related links.

Vasto incendio nel porto di Ancona

Un incendio di vaste proporzioni è divampato, per causa ancora in corso di accertamento, nella zona portuale di **Ancona**. Le fiamme sono partite intorno alle 00:35 da un capannone. Sul posto sono intervenute diverse squadre dei Vigili del fuoco di **Ancona**, Macerata e Pesaro con autobotti e autoscale. Si sono sentiti anche dei boati. Non ci sono vittime né feriti. Dall' incendio, che si è sviluppato nell' area ex Tubimar, dove ci sono varie attività, si è levata una densa colonna di fumo che è ancora nell' aria. Sul luogo sono intervenuti anche mezzi delle forze dell' ordine, che hanno 'cinturato' la zona. Le fiamme avrebbero distrutto alcuni camion e le strutture dei capannoni interessati, dove potrebbero trovarsi solventi, vernici e altri materiali potenzialmente tossici. Nella zona ci sono una ditta che produce azoto liquido, una centrale elettrica, un impianto di metano. L' incendio è stato circoscritto, ma le operazioni di spegnimento sono ancora in corso. Sul luogo anche mezzi della Protezione civile della Regione Marche e del Comune di **Ancona**.



L'Avvisatore Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia accordo con Cdp

Mancano ancora decreti attuativi e non si parla di riduzione dei canoni concessori

Cassa Depositi e Prestiti e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. CDP che ad agosto aveva siglato un accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale supporterà l'AdSP del Mar Tirreno Centrale fornendo attività di consulenza tecnico- amministrativa per la progettazione, l'esecuzione e lo sviluppo di opere sia per mezzo di finanziamenti pubblici che con il ricorso al Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Qualora tra i progetti vi fossero interventi inseriti nel Resilience and Recovery Plan per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, CDP potrà supportare l'Autorità di Sistema nell'individuazione e gestione delle modalità di accesso alle risorse europee. I progetti inseriti nell'accordo riguardano, tra gli altri, per il porto di Civitavecchia: interventi sulla viabilità principale e la realizzazione della darsena energetica grandi masse nelle sue tre componenti, compresa quella legata alla catena dell'idrogeno per l'ambientalizzazione dello scalo marittimo. Per il porto di Fiumicino, invece, la collaborazione fra CDP e Ad- SP si focalizzerà sullo sviluppo del nuovo porto commerciale.



Civitavecchia, impulso alle infrastrutture

Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. CDP supporterà l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l'esecuzione e lo sviluppo di opere sia per mezzo di finanziamenti pubblici che con il ricorso al partenariato pubblico privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Civitavecchia, **Fiumicino** e **Gaeta**. Inoltre, qualora tra i progetti vi fossero interventi inseriti nel Resilience and Recovery Plan per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, CDP potrà supportare l'Autorità di Sistema Portuale nell'individuazione e gestione delle modalità di accesso alle risorse europee. I progetti inseriti nell'accordo riguardano, tra gli altri, per il **porto** di Civitavecchia: interventi sulla viabilità principale e la realizzazione della darsena energetica grandi masse nelle sue tre componenti, compresa quella legata alla catena dell'idrogeno per l'ambientalizzazione dello scalo marittimo; per il **porto** di **Fiumicino**, invece, la collaborazione fra CDP e AdSP si focalizzerà sullo sviluppo del nuovo **porto** commerciale; a **Gaeta** gli interventi riguarderanno il completamento del **porto** commerciale e la delocalizzazione della cantieristica navale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l'AdSP del Tirreno Centro Settentrionale in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all'esecuzione, passando anche per la progettazione e l'affidamento dei lavori. Inoltre CDP valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento.

REDAZIONE PORT NEWS

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and a sub-header: "Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale". The main content area features a large image of a port facility with cranes and ships. Below the image is the article title: "Accordo CDP-AdSP Civitavecchia Civitavecchia, impulso alle infrastrutture". The article text is partially visible, starting with "Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali." On the right side, there is a sidebar with a search bar and a list of related topics: Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, Coroneravirus, Crociere, Darsena, Europa, Gigantismo navale, Infrastrutture, Innovazione tecnologica, Lavoro portuale, Logistica Portuale, Porto di Livorno, Porto di Piombino, Riforma portuale, Riforma Liquide, Servizi, Shipping, Sicurezza, Terminali portuali, Traffici marittimi, and Transiti.

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta: accordo con Cassa Depositi&Prestiti

ROMA Cassa Depositi e Prestiti e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** hanno firmato un protocollo d'intesa volto a rafforzare la loro cooperazione per favorire e accelerare la realizzazione di infrastrutture di sviluppo delle aree portuali. CDP che ad agosto aveva siglato un accordo con l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** supporterà l'AdSP del **Mar Tirreno Centrale** fornendo attività di consulenza tecnico-amministrativa per la progettazione, l'esecuzione e lo sviluppo di opere sia per mezzo di finanziamenti pubblici che con il ricorso al Partenariato Pubblico Privato relativamente alle infrastrutture di diverse aree strategiche nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Qualora tra i progetti vi fossero interventi inseriti nel Resilience and Recovery Plan per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, CDP potrà supportare l'**Autorità di Sistema** nell'individuazione e gestione delle modalità di accesso alle risorse europee. I progetti inseriti nell'accordo riguardano, tra gli altri, per il porto di Civitavecchia: interventi sulla viabilità principale e la realizzazione della darsena energetica grandi masse nelle sue tre componenti, compresa quella legata alla catena dell'idrogeno per l'ambientalizzazione dello scalo marittimo. Per il porto di Fiumicino, invece, la collaborazione fra CDP e AdSP si focalizzerà sullo sviluppo del nuovo porto commerciale. A Gaeta gli interventi riguarderanno, invece, il completamento del porto commerciale e la delocalizzazione della cantieristica navale. Cassa Depositi e Prestiti, in linea con il suo piano industriale 2019-21, affiancherà l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** in tutte le fasi che porteranno alla realizzazione di queste opere strategiche per i porti e le città in cui si trovano, dalla programmazione all'esecuzione, passando anche per la progettazione e l'affidamento dei lavori. Inoltre, CDP valuterà eventuali richieste di finanziamento da parte dell'**Autorità di Sistema** individuando le migliori condizioni tempo per tempo praticabili e fornendo il supporto necessario a favorire il perfezionamento delle relative operazioni di finanziamento. Si tratta di un'ulteriore, importante spinta in funzione dello sviluppo dei porti del network laziale e di questo non posso che ringraziare Cassa Depositi e Prestiti che, con le sue competenze, saprà fornirci il necessario supporto in relazione a tutte le fasi di realizzazione dei principali interventi infrastrutturali dei tre scali. Per Civitavecchia, nello specifico, si riprende un discorso fondamentale non solo per lo sviluppo del porto ma anche per l'ambiente, ovvero la realizzazione della darsena energetica grandi masse nelle sue tre anime riguardanti il settore energetico, con un focus particolare allo sviluppo del GNL e dell'idrogeno verde, la cantieristica navale e il traffico marittimo multipurpose ha dichiarato **Francesco Maria di Majo**, presidente AdSP **Mar Tirreno Centro Settentrionale**. Con la firma di questo importante accordo con l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** il secondo firmato con un'**autorità portuale** nell'arco di pochi mesi Cassa Depositi e Prestiti rafforza il proprio ruolo nel supportare il rinnovamento infrastrutturale del Paese. CDP assisterà l'**Autorità di Sistema** nella realizzazione di nuove opere strategiche per i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, in un'ottica sostenibile e di integrazione con gli altri porti nazionali, con l'obiettivo di valorizzare e riqualificare le aree interessate e creare uno sviluppo sostenibile dell'hub **portuale**, ha dichiarato Tommaso Sabato, direttore CDP Infrastrutture e Pubblica Amministrazione.



Cantiere Beverello, Federalberghi Capri «Troppi disagi, con la pioggia sarà caos»

LE TENSIONI Antonino Pane Dal sole al vento alla pioggia. Gli utenti del Beverello alle prese con una nuova emergenza. È bastato il fortunale dell' altro pomeriggio per mettere in evidenza una nuova carenza con cui bisognerà confrontarsi sempre di più nei prossimi mesi, la mancanza di un ricovero in caso di pioggia. E così dopo il sole rovente, l' acquisto degli ombrelloni protettivi da parte dell' **Autorità portuale**, ecco farsi strada lo spettro autunnale che non può essere certo risolto solo con ombrelloni che, tra l' altro, si sono dimostrati fragili già con il vento. Il cantiere per la costruzione della nuova stazione marittima avanza ma non è certo ipotizzabile che possa costituire un riparo nei prossimi mesi. Così, accanto ai problemi di sicurezza sanitaria da continuare a mantenere anche in bassa stagione, avanza veloce la necessità di un riparo provvisorio in caso di pioggia e freddo. Temi che preoccupano i pendolari ma anche gli operatori turistici: Federalberghi Isola di Capri torna a protestare per quelle che definisce «le vergognose condizioni in cui versa il molo Beverello». LA PROTESTA E lo fa con una lettera aperta inviata ai sindaci di Capri, Anacapri e delle altre isole del Golfo di Napoli ed alle associazioni di categoria. Nella lettera il presidente Sergio Gargiulo denuncia la scarsa attenzione dell' **Autorità portuale** alle problematiche imposte dai lavori in corso e alle necessità dell' utenza, soprattutto in previsione dei mesi invernali. «Non bisogna focalizzare l' attenzione - sottolinea Gargiulo - solo sulle esigenze dei turisti che vogliono raggiungere le isole in estate per le quali noi ci siamo battuti e continueremo a batterci. Ci sono anche le sacrosante necessità di chi, anche quotidianamente, usufruisce dei collegamenti marittimi ed a queste persone, in attesa del nuovo terminal, bisogna assicurare un minimo di decenza nei servizi. Il molo Beverello è uno spazio aperto soggetto alle condizioni climatiche: non c' è sempre il sole e bisognerà trovare una soluzione in caso di pioggia, soprattutto se insistente nei prossimi mesi. Dove andranno a ripararsi gli utenti in attesa visto che non si è pensato di predisporre uno spazio coperto per ripararsi da acqua e vento?». Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, smorza subito le polemiche: «Gli ombrelloni per ripararsi dal sole sono stati rimossi perché inadatti alla pioggia. Ci sono i gazebo, il molo dove trovare riparo in caso di pioggia e anche la struttura al centro delle biglietterie può essere utilizzata». Ma Gargiulo va oltre, denuncia anche la scarsa attenzione alla necessità dei disabili. «Non c' è una panchina per ripararsi dal sole, dall' acqua e dal vento, non c' è posto per sedere in attesa degli aliscafi. Anziani e persone con difficoltà motorie sono lasciati senza nessuna possibilità di riposo. È capitato anche al sottoscritto e a nulla è servito protestare con le forze dell' ordine e la Protezione Civile. A noi sembra che gli uomini in divisa presenti sul luogo dovrebbero segnalare i problemi che ci sono all' **Autorità portuale**». Per Federalberghi, insomma, non è stato opportunamente valutato il disagio degli utenti. «Il progetto dei lavori di rifacimento del terminal degli aliscafi era noto da tempo - fa notare il leader degli albergatori - si sa che i lavori dureranno almeno due anni, quindi due inverni buoni da far passare e anche due estati che certo non si possono affrontare con gli ombrelloni sistemati quest' anno per fare un po' di ombra ai passeggeri in attesa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache Della Campania

Napoli

Molo Beverello, l' accusa del presidente di Federalberghi Capri: 'Condizioni vergognose'

Federalberghi Isola di Capri torna a protestare per le condizioni vergognose in cui versa il molo Beverello del Porto di Napoli e lo fa con una lettera aperta inviata ai sindaci di Capri, Anacapri e delle altre isole del Golfo di Napoli ed alle associazioni di categoria. Nella lettera, il presidente Sergio Gargiulo denuncia []

Federalberghi Isola di Capri torna a protestare per le condizioni vergognose in cui versa il molo Beverello del Porto di Napoli e lo fa con una lettera aperta inviata ai sindaci di Capri, Anacapri e delle altre isole del Golfo di Napoli ed alle associazioni di categoria. Nella lettera, il presidente Sergio Gargiulo denuncia il menefreghismo o, nella migliore delle ipotesi, la scarsa oculatezza che l' **Autorità Portuale** ha prestato alle problematiche imposte dai lavori in corso e alle necessità dell' utenza, soprattutto in previsione dei mesi invernali. 'Non bisogna focalizzare l' attenzione solo sulle esigenze dei turisti che vogliono raggiungere le isole in estate per le quali noi ci siamo battuti e continueremo a batterci - spiega il presidente di Federalberghi Isola di Capri - ci sono anche le necessità di chi, anche quotidianamente, usufruisce dei collegamenti marittimi ed a queste persone, in attesa del nuovo terminal, bisogna assicurare un minimo di decenza nei servizi. Il molo Beverello è uno spazio aperto soggetto alle condizioni climatiche: non c' è sempre il sole e bisognerà trovare una soluzione in caso di pioggia, soprattutto se insistente nei prossimi mesi. Dove andranno a ripararsi gli utenti in attesa degli aliscafi visto che non si è pensato di predisporre uno spazio coperto per ripararsi da acqua e vento?'. Gargiulo denuncia anche la scarsa attenzione alla necessità dei disabili. 'Non c' è una panchina per ripararsi dal sole, dall' acqua e dal vento, non c' è posto per sedere in attesa degli aliscafi. Anziani e persone con difficoltà motorie sono lasciate all' impiedi. E' capitato anche al sottoscritto e non è servito protestare con la Capitaneria di Porto e la Protezione Civile. A me sembra che le forze dell' ordine presenti sul luogo dovrebbero segnalare i problemi che ci sono all' **autorità Portuale**. 'Il progetto dei lavori di rifacimento del terminal degli aliscafi era noto da tempo - fa notare il leader degli albergatori isolani -si sa che i lavori dureranno almeno due anni, quindi due inverni buoni da far passare e anche due estati che certo, non si possono affrontare con gli ombrelloni sistemati quest' anno per fare un po' di ombra ai passeggeri in attesa. Prima di fare un lavoro che dura così tanti mesi bisognerebbe preparare le necessarie strutture sostitutive e di emergenza. Spero che qualcuno un po' più oculato intervenga - conclude Gargiulo - per risparmiare all' utenza delle compagnie marittime un inverno di disagi agli imbarchi del Beverello'.



ECONOMIA DOPO L' ANNUNCIO DELL' INSEDIAMENTO DI UNA MULTINAZIONALE RUSSA CHE PRODURRÀ ELICOTTERI LEGGERI

Zes, grande opportunità per il futuro e il lavoro dei giovani

Il sindaco Minervini: «Molfetta con il nuovo porto commerciale si candida ad avere un ruolo da protagonista»

MOLFETTA. La Zona Economica Speciale entra sempre più nel vivo ed è destinata a divenire realtà per lo sviluppo dell' imprenditoria sul territorio. La Zes è infatti già operativa e nella giornata di oggi si insedierà presso l' Autorità di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale il Comitato di indirizzo della Zes. A seguito dell' emergenza Covid e dell' intervento del Consiglio Europeo con il Recovery fund, vi sarà una implementazione e una accelerazione dell' operatività delle Zes che si sviluppano attorno ai grandi porti. «Entriamo così - ha afferma il sindaco Tommaso Minervini - nella fase operativa. Il Ministero dell' Economia ha già reso disponibili i modelli da utilizzare per fruire del credito di imposta per gli investimenti. Molfetta, con il nuovo porto commerciale, con il futuro snodo ferroviario dell' interporto e con lo strategico rondò dell' Anas che ridisegnerà tutta la viabilità della zona industriale, si candida ad avere un ruolo da protagonista. Stiamo già attraendo grandi investitori italiani ed esteri, alla ricerca da una parte di infrastrutture green e digitali, dall' altra di agevolazioni fiscali e burocratiche. Si tratta di una opportunità straordinaria per il futuro e il lavoro dei nostri giovani». Grande soddisfazione, dunque, giunge da Palazzo di Città per l' attivazione della Zona Economica Speciale destinata a portare nuovi investimenti a Molfetta e nella sua Zona Asi. Qualche giorno fa è stato lo stesso primo cittadino ad annunciare l' insediamento della multinazionale russa Rostec che produrrà elicotteri leggeri su una superficie di 120mila metri quadri. C' è attesa, tuttavia, per altri insediamenti produttivi pronti a sfruttare anche in città i benefici economici della Zes. [M. Dia.]



AdSP Adriatico meridionale partner del Progetto PROMARES per sviluppo del trasporto merci marittimo e multimodale

(FERPRESS) - Brindisi, 15 SET - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** è partner del Progetto PROMARES, finanziato nell'ambito del programma CBC Interreg V-A Italy Croatia e che mira ad affrontare le sfide che ostacolano lo sviluppo del trasporto merci marittimo e multimodale nell'area di programma. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva. Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario. Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



AdSP MAM: domani, conferenza stampa di presentazione del sistema di digitalizzazione delle procedure doganali

Bari-Mercoledì 16 settembre alle ore 12.00 nel Terminal crociere del porto di Bari si svolgerà una conferenza stampa di presentazione del

SCRITTO DA REDAZIONE

Italia , Legislazione , Logistica , News , Porti , Trasporti martedì, settembre 15th, 2020 **Bari**- Mercoledì 16 settembre alle ore 12.00 nel Terminal crociere del **porto** di **Bari** si svolgerà una conferenza stampa di presentazione del sistema di digitalizzazione delle procedure doganali, recentemente attivato nello scalo adriatico e finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità di Gestione del Programma Operativo Nazionale 'Infrastrutture e Reti 2014-2020'. Si tratta di un progetto pilota pionieristico, fortemente voluto e implementato in sinergia dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, finalizzato a ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l' introduzione di soluzioni innovative attraverso una rete telematica avveniristica. L' incontro con i Media sarà presenziato dal presidente dell' AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, e dal direttore generale dell' ADM, Marcello Minenna. Saranno presenti l' assessore alle Infrastrutture, Opere pubbliche, Mobilità, Giuseppe Galasso e il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano. Al termine della conferenza, il presidente Patroni Griffi e il direttore Minenna anticiperanno i contenuti e gli obiettivi di un protocollo d' intesa tra l' Ente portuale e l' Agenzia delle Dogane per lo sviluppo, in particolare, delle Zone Franche Doganali. La conferenza stampa è stata organizzata nella sala conferenze del Terminal per consentire la partecipazione in sicurezza dei giornalisti e dei fotoreporter, nel rispetto delle norme di distanziamento sociale. Gli operatori dell' informazione impossibilitati a presenziare potranno seguire la diretta streaming dell' evento sulla pagina Facebook dell' AdSP MAM. I giornalisti potranno accedere al terminal attraverso il "varco della Vittoria", Lungomare Starita, 6, **porto** di **Bari**. Leggi anche: FIRMATO PROTOCOLLO D' INTESA ADM-ADSP MAM, RILANCIO SISTEMA PORTUALE E LOGISTICO DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE 'DIGITALIZZAZIONE DELLE PROCEDURE DOGANALI NEI PORTI DI BRINDISI, MANFREDONIA, BARLETTA E MONOPOLI': SOTTOSCRIZIONE DI UN ACCORDO TRA ADSP MAM E AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI RAVENNA SMART PORT FIRMATO IL PROTOCOLLO PER DIGITALIZZARE LE PROCEDURE DOGANALI 'PROPOSTA PER UN EDIFICIO DA ADIBIRE A TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10 DEL **PORTO** DI **BARI**': MARTEDI' 26 MARZO ALLE 9.30 CONFERENZA STAMPA NELLA SEDE DI **BARI** DELL' ADSP MAM Corridoi doganali: la semplificazione delle procedure secondo Grasso Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=78703>.



Informazioni Marittime

Bari

A Bari presentazione delle procedure doganali digitalizzate

Il sistema è finanziato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

GIUSEPPE GALASSO

Mercoledì 16 settembre alle ore 12, presso il terminal crociere del **porto di Bari**, sarà presentato alla stampa il sistema di digitalizzazione delle procedure doganali, recentemente attivato nello scalo adriatico e finanziato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si tratta di un progetto pilota pionieristico, fortemente voluto e implementato in sinergia dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, finalizzato a ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l' introduzione di soluzioni innovative attraverso una rete telematica avveniristica. L' incontro con i media sarà presenziato dal presidente dell' AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, e dal direttore generale delle Dogane, Marcello Minenna. Saranno presenti l' assessore alle Infrastrutture, Opere pubbliche, Mobilità, Giuseppe Galasso e il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano.



Sistema di digitalizzazione delle procedure doganali

Progetto pilota pionieristico, implementato in sinergia dall'AdSp MAM e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Redazione

BARI Mercoledì 16 settembre alle ore 12.00 nel Terminal crociere del porto di Bari si svolgerà una conferenza stampa di presentazione del sistema di digitalizzazione delle procedure doganali, recentemente attivato nello scalo adriatico e finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità di Gestione del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020. Si tratta di un progetto pilota pionieristico, fortemente voluto e implementato in sinergia dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, finalizzato a ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l'introduzione di soluzioni innovative attraverso una rete telematica avveniristica. L'incontro con i Media sarà presenziato dal presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, e dal direttore generale dell'ADM, Marcello Minenna. Saranno presenti l'assessore alle Infrastrutture, Opere pubbliche, Mobilità, Giuseppe Galasso e il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano. Al termine della conferenza, il presidente Patroni Griffi e il direttore Minenna anticiperanno i contenuti e gli obiettivi di un protocollo d'intesa tra l'Ente portuale e l'Agenzia delle Dogane per lo sviluppo, in particolare, delle Zone Franche Doganali. La conferenza stampa è stata organizzata nella sala conferenze del Terminal per consentire la partecipazione in sicurezza dei giornalisti e dei fotoreporter, nel rispetto delle norme di distanziamento sociale. Gli operatori dell'informazione impossibilitati a presenziare potranno seguire la diretta streaming dell'evento sulla pagina Facebook dell'AdSP MAM. I giornalisti potranno accedere al terminal attraverso il varco della Vittoria, Lungomare Starita, 6, porto di Bari.



Sedimenti nel bacino portuale: verso nuove batimetrie a Bari | La Gazzetta Marittima

BARI Con il bando di gara pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale (GURI) il 2 settembre scorso, entra nella fase esecutiva l'opera di movimentazione dei sedimenti all'interno del bacino portuale del **porto** di **Bari**, programmata e progettata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Si tratta di un intervento di rilevante strategicità per lo sviluppo dei traffici commerciali dello scalo barese, atteso che configurerà nuove batimetrie nella darsena di levante che così potrà ospitare anche navi di ultima generazione, di stazza e dimensioni superiori rispetto alle attuali; inoltre, verranno notevolmente facilitate le operazioni di allibito / scarico di quelle che già vi transitano. La stessa profondità operativa (-13 mt) è imposta come dato di progetto anche per il passo di accesso all'imboccatura del **porto** che, a causa di fenomeni di insabbiamento, denuncia allo stato quote significativamente inferiori. A garanzia della massima tutela ambientale, i volumi di escavo saranno movimentati nello stesso ambito portuale secondo quanto delineato dall'art.2 del DM 173/2016 pertanto, non saranno creati nuovi bacini di contenimento e tutte le operazioni verranno effettuate in ambiente subacqueo, secondo tecnologia e protocolli ulteriormente affinati in sede di progettazione esecutiva e recependo, tra l'altro, tutte le misure prescrittive dettate in sede di Conferenza di Servizi Decisoria che prevedono l'intensificazione delle analisi e dei controlli da mettere in campo, specialmente in corso d'opera. La progettazione è stata curata interamente dal Dipartimento Tecnico dell'Ente e verificata da ultimo dall'Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio, preliminarmente all'avvio della gara. L'intervento è parte integrante del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture & Reti 2014 2020 finanziato dalla Unione Europea e comporta complessivamente una spesa pari a 3,5 milioni di euro. Abbiamo sviluppato un'impostazione progettuale contenitiva di tutte le raccomandazioni delineate in sede di Conferenza di Servizi e supportata dalle più recenti tecnologie disponibili per ridurre al minimo gli impatti ambientali che il quadro normativo in progress vuole promuovere (con la legge di conversione al DI 76/2020) anche per quei bacini idrici non situati in aree SIN (Siti di Interesse Nazionale), commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Il progetto si inserisce in un più ampio programma di escavazione dei sedimenti che interessa l'intero sistema portuale dell'Adriatico Meridionale e che prevede: per Manfredonia: il bando imminente per la caratterizzazione dei fondali del **Porto** Commerciale, attività propedeutica alla campagna di approfondimento nell'area di imboccatura e nell'area prospiciente il Molo di Ponente sino al Molo Trapezio; per Barletta: la definizione della progettazione esecutiva dei lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del **porto** per un importo pari a 6 milioni di euro; per Monopoli: l'esecuzione in corso della caratterizzazione dei fondali finalizzati alla definizione del progetto di approfondimento dei fondali fino a -8 mt di tutta l'area di accesso al **porto** e antistante la banchina del Molo di Tramontana; per Brindisi: la chiusura delle attività di attualizzazione delle caratterizzazioni già all'attenzione del Ministero dell'Ambiente, richieste in fase di valutazione di impatto ambientale della vasca di colmata di costa morena est e relativa campagna di escavi interessante tutto il **porto** medio ed esterno (fino a -14 mt), comportante una spesa complessiva di oltre 60 milioni di euro.



Yilport punta su Brindisi per un terminal crociere

La holding turca ha formalizzato ieri la manifestazione d'interesse all' Authority Il gruppo ha di recente rimesso in sesto e riavviato il molo polisettoriale di Taranto

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Yilport, la holding turca che ha recentemente ottenuto in concessione il molo polisettoriale di Taranto, vuole investire nel porto di Brindisi. La società, in particolare, vorrebbe ottenere una concessione per attrarre e gestire, inizialmente, il traffico crocieristico e poi anche quello Ro-ro. Proprio nelle scorse ore, e per la precisione nel pomeriggio di ieri, l'operatore, presente in diversi porti del mondo, dalla Scandinavia alla Penisola Iberica, dalla Turchia al Sud America, ha protocollato presso l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale una manifestazione d'interesse per diventare terminalista nello scalo brindisino. L'idea è quella di gestire il terminal, che nelle intenzioni di Yilport dovrebbe essere realizzato nel capannone ex Montecatini, con un partenariato pubblico-privato insieme all' **Autorità di sistema**, valorizzando gli aspetti di archeologia industriale del manufatto e dotandolo di tutti i servizi e di diverse attività commerciali, ed attirare nel porto del capoluogo messapico quante più compagnie crocieristiche possibile, implementando al massimo questo tipo di traffico. Anche grazie agli spazi notevoli a disposizione nell'area di Sant' Apollinare ed alle future nuove banchine, sempre a Sant' Apollinare, per la cui realizzazione Yilport sarebbe a quanto pare disposta a studiare un progetto di investimento comune con l' **Autorità di sistema portuale**. Ma questo sarebbe solo l'inizio perché, come detto, la holding turca potrebbe verosimilmente anche cominciare ad occuparsi del settore ro-ro, attirando ulteriori traffici nello scalo brindisino. La decisione di inviare formale manifestazione d'interesse è stata presa nelle scorse ore dopo una serie di sopralluoghi nel porto, che hanno convinto l'operatore a muoversi in questo senso, anche alla luce della posizione favorevole dello scalo, baricentrica rispetto al Salento ed alla Valle d' Itria, mete turistiche sempre più attrattive. Non solo. L'operatore, infatti, avrebbe ritenuto molto positiva in termini di potenzialità anche la presenza e l'estrema vicinanza dell'aeroporto, tanto da avere palesato l'intenzione di attivare, se l'accordo si farà, un collegamento diretto tra lo scalo marittimo e quello aereo. Possibilità della quale si discute ormai da decenni ma che, fino ad oggi, nessuno è mai riuscito a concretizzare. Ma che la holding turca potrebbe riuscire a realizzare. Si tratta, infatti, di una realtà economica particolarmente importante: Yilport, società del gruppo Yildirim, è il dodicesimo operatore **portuale** al mondo, con l'obiettivo di diventare il decimo entro il 2025. La società, che nel 2018-2019 ha vinto il premio Port Operator Award dei Lloyd's, ha avviato le sue attività nel 2004 nell'home port di Gebze, in Turchia, per poi espandersi in altri tre porti turchi, ad Oslo, Gavle, Stoccolma Nord, nove porti tra Spagna e Portogallo, due porti in Sud America (Puerto Bolivar in Bolivia e Paita in Perù) e due nel Mediterraneo (a Malta ed a Taranto). Proprio nello scalo ionico la holding turca ha ottenuto, poco più di un anno fa, la concessione del molo polisettoriale, prevedendo un piano di investimenti da oltre 400 milioni per 49 anni. Il San Cataldo Container Terminal rappresenta il 22esimo terminal nel portafoglio del gruppo, la cui attività è ripartita dopo diversi anni di stop con il primo attracco, il 12 luglio scorso, di una nave feeder. E del resto, sul medio-lungo periodo, l'ampliamento degli interessi di Yilport nello scalo brindisino anche al traffico merci potrebbe rappresentare una ulteriore occasione di sviluppo, considerato che la holding possiede una quota importante di Cma Cgm, terzo al mondo tra gli operatori del trasporto





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

globale di container. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Aspetto da Edison i dettagli Ma il futuro è nel metano»

Confermata la data dell' 8 ottobre prossimo per l' incontro sui dati operativi del progetto Il presidente dell' Autorità di sistema Patroni Griffi sul deposito di Lng in banchina

«Leggo che qualcuno paragona il deposito di Lng al deposito di fertilizzanti che ha distrutto il porto di Beirut. Un messaggio che non può e non deve passare». Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi chiede che per valutare il progetto di Edison di realizzare a Costa Morena un distributore di metano per navi, ma anche per autocarri, sulle banchine del porto di Brindisi sia adottato un metodo scientifico. «Comprometterà l' operatività del porto? Questo, come molti altri dettagli, saranno oggetto della presentazione da parte dell' azienda, confermata per l' 8 ottobre prossimo. Ed io per primo voglio avere tutti i dati per comprendere al meglio e valutare gli effetti sull' operatività. Dopo di che, avendo tutti i dati a disposizione si può fare un' analisi costi-benefici. Ci sarà un incremento di traffico? Di quanto? Quale compressione dell' attività del porto? Quali interferenze sul traffico? Dati che io per primo attendo, in modo da parlare a ragion veduta. Perché diventa difficile fare un ragionamento scientifico quando mancano determinati elementi. In astratto è una cosa ottima ma in concreto aspettiamo e vediamo». Ma, ribadisce il presidente, «tutte le navi che stanno per essere varate nel 2020 e quelle che lo saranno nel 2021 sono alimentate a Lng. Si sta creando una rete di porti per questo tipo di crocieristica e credo che per Brindisi, che tra l' altro è anche in grado di ospitare navi di 360 metri, questa sia una grande opportunità. Anche per quanto riguarda i mega traghetti, sempre alimentati a metano. Proprio in questo senso, Medcruise (l' associazione che raggruppa gli scali crocieristici del Mediterraneo, ndr) sta effettuando una ricognizione dei porti Lng ed ha inserito, a scapito di Brindisi, quello di Taranto. Dove, tra l' altro, non mi è sembrato di leggere tutte le polemiche viste qui a Brindisi». Le navi a metano, aggiunge Patroni Griffi, «rappresentano un grande vantaggio per l' ambiente, perché abbattano tutte le emissioni. Come del resto quelle dei camion: se tutti quelli che girano per le strade sono alimentati a Lng, l' inquinamento infatti è molto inferiore, per non dire quasi nullo. Detto questo, io stesso sono interessato a fare domande ed avere risposte. Ma non si può paragonare questo progetto col deposito di fertilizzanti di Beirut». Anzi, fa notare, «a pochi chilometri da Brindisi sorge un impianto di rifornimento di Lng. Operativo oramai da due anni. Chiunque voglia approfondire il tema potrebbe andare a visitarlo, per toccare con mano. Ovviamente per rifornire le navi serve un impianto (di poco il rapporto è 1 a 4, 5.000 contro 20.000 metri cubi) più grande. Ma si tratta comunque di una stazione di servizio, nulla di più». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Analisi dei fondali quasi concluse «Inquinati ma non più del previsto»

È ormai quasi conclusa l'opera di caratterizzazione dei fondali, e di alcune aree a terra, passaggio fondamentale e preliminare ai progetti relativi ai dragaggi per l'approfondimento dei fondali del porto, alla vasca di colmata per il contenimento dei sedimenti e, soprattutto, ai nuovi ormeggi a Sant'Apollinare. In questo modo, infatti, l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale ottempera a quanto messo nero su bianco nel parere negativo del comitato tecnico per la Valutazione d'impatto ambientale sul progetto della vasca di colmata. Riattivando quindi, di fatto, l'iter per l'ottenimento della Via e per la conseguente realizzazione di tre opere ritenute dall'Authority - e per la verità anche, formalmente, dal consiglio comunale del capoluogo - strategiche per lo sviluppo del porto di Brindisi. Quello che emerge, infatti, dai primi risultati sembrerebbe in linea con quanto ci si attendeva e, dunque, con quanto emerso dalle ultime caratterizzazioni realizzate, poco più di un decennio fa. «I dati evidenziano - riferisce infatti il presidente dell'**Autorità di sistema** Ugo Patroni Griffi - l'inquinamento normale di un porto industriale. Un inquinamento che non è così grave da impedire il conferimento dei sedimenti in cassa di colmata.

Anzi, devo dire che il porto di Brindisi risulta meno inquinato di quello di Barletta (che, insieme a quello del capoluogo adriatico, oltre a quelli di Bari, Manfredonia e Monopoli fa parte dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, ndr) dove le analisi hanno riscontrato una elevata ecotossicità». I dati attualmente disponibili, con i relativi report, verbali di campionamento e relazione generale, sono stati inseriti nelle scorse settimane tra i file sul sito del ministero dell'Ambiente relativi all'iter (attualmente sospeso) della Valutazione di impatto ambientale per i Lavori per il completamento dell'infrastrutturazione **portuale** mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrochimico e Costa Morena Est. Resta, tuttavia, una piccola parte delle aree inizialmente previste ancora da sottoporre a caratterizzazione. Nove punti, per la precisione. «La Sovrintendenza - spiega infatti Patroni Griffi - prima di darci il via libera ci ha chiesto di incaricare un archeologo subacqueo di verificare l'assenza, nelle aree, di beni archeologici. Si tratta, per la precisione, di una piccola zona di fronte a Sant'Apollinare, in prossimità dell'area archeologica. Solo per quello c'è stato un piccolo ritardo, dovuto ad una cautela che noi abbiamo assolutamente condiviso: evitare di effettuare carotaggi in un punto potenzialmente interessato da evidenze archeologiche. Ma ora sappiamo con certezza che non c'è niente». A questo punto, dunque, si può procedere con la caratterizzazione delle ultime aree interessate dal progetto. Dopo di che, le risultanze saranno inviate, come le precedenti, al ministero. Che dovrà valutare tutti i dati disponibili e decidere il da farsi. La speranza dell'Authority, sulla base dei primi risultati, è che l'iter per la Via sia sbloccato e porti in tempi ragionevolmente brevi all'autorizzazione alla realizzazione delle opere. Non solo. Sulla base di quelle risultanze, sottolinea il presidente dell'**Autorità di sistema**, «si avvalorava la nostra determinazione di chiedere a Sogesid (società di ingegneria e assistenza tecnica specialistica interamente partecipata dallo Stato italiano, ndr) di avviare la conferenza per la deperimetrazione dell'area **portuale** dal Sin di Brindisi. Oggi, infatti, il decreto Semplificazioni permette, per le aree portuali, di ottenere questo obiettivo con una conferenza gestita dall'**Autorità di sistema**. Tutti i dati delle caratterizzazioni che abbiamo a disposizione, per mare e per terra, dimostrano che



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

il porto di Brindisi non ha livelli di inquinamento più elevati degli altri porti, anzi. E la deperimetrazione sarà molto utile anche per incentivare gli investimenti nella Zes». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Brindisi

L'iniziativa rientra nel programma di cooperazione territoriale Interreg V-A tra la Grecia e l'Italia, al nostro Paese destinati 1,7 milioni

Sviluppo dei porti minori e promozione del crocierismo In Puglia parte il Progetto Themis da 2,6 milioni di euro

Gianni De Bono

Sostenere lo sviluppo e le attività dei porti minori al fine di svilupparne le attività, indirizzare il traffico marittimo, in particolare crocieristico, verso territori ancora poco sfruttati turisticamente e rafforzare le connessioni con i porti principali. Sono questi, in sintesi, gli obiettivi del Progetto Themis realizzato nell'ambito del programma di cooperazione territoriale Interreg V-A Grecia - Italia 2014- 2020 che beneficia di un budget di 2,6 milioni di euro, di cui quasi 1,7 milioni per la parte italiana. L'obiettivo è di potenziare il trasporto marittimo e la connettività transfrontaliera sostenendo lo sviluppo e le attività dei porti minori inglobandoli nelle rotte cross-border e regionali e direzionando il traffico passeggeri, in particolare delle piccole crociere e dei maxi yacht, verso territori non ancora sfruttati dal punto di vista del turismo crocieristico rafforzando, allo stesso tempo, i collegamenti con i porti principali. I soggetti coinvolti come partner sono: l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il Comune di Gallipoli, l'Autorità Portuale di Corfù, la Camera di Commercio di Bari e il Comune di Paxos, in Grecia. Nello specifico, poi, i Comuni di Barletta, Monopoli e Brindisi, e indirettamente anche i comuni di Bari e Manfredonia, sotto la guida dell'AdSP dell'Adriatico Meridionale, stanno attuando una campagna di marketing territoriale volta a promuovere il brand Themis collegandolo alle peculiarità locali e coinvolgendo le imprese del loro territorio. Unioncamere, invece, ha il compito di supportare le attività di incoming, outgoing e di formazione in capo alla Camera di Commercio di Bari. Inoltre, per rendere ancora più appetibile l'offerta, sono in fase di realizzazione opere infrastrutturali leggere per tutti i porti gestiti dall'AdSP (Manfredonia, Barletta, Monopoli), per il porto di Gallipoli e il porto di Gaios (Paxos) destinate all'accoglienza dei passeggeri. Le opere saranno realizzate entro il primo trimestre 2021 in modo da essere pronte per la prossima stagione. Per poter raggiungere questi obiettivi si è partiti dall'analisi internazionale della domanda di servizi turistici sul territorio pugliese finalizzata a identificare un mercato specifico per i potenziali investitori, per poi lavorare sulla creazione di alcuni pacchetti turistici pensati e tematizzati in base all'analisi e ad attività di incoming di buyer turistici legati al turismo crocieristico. Si sta ora procedendo con la promozione internazionale dei pacchetti turistici e delle relative opportunità di programmazione di nuovi approdi nei porti del progetto, in particolare per piccole crociere e maxi yacht, e la creazione di un brand comune per identificare i territori coinvolti. Intanto, il personale portuale, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti, verrà coinvolto in specifici corsi di formazione.



«Fare sistema è il modello-chiave per lo sviluppo di questo territorio»

MASSIMILIANO IAIA

Massimiliano IAIA Antonio Castellucci non nasconde la propria emozione. Parla di orgoglio per una segreteria che rappresenta «una gratificazione importante» al suo percorso, ma ammette l'onore e l'onere del nuovo incarico, che lo vedrà alla guida della Cisl regionale in una fase particolarmente delicata. **Segretario, facciamo prima un passo indietro: cosa le lascia l'esperienza della guida della Cisl di Brindisi e Taranto?** «Sicuramente mi ha dato la possibilità di comprendere meglio le criticità ma anche le potenzialità del territorio pugliese. Parliamo di due territori che, oltre alla presenza dell'ex Ilva e della centrale di Cerano, hanno anche due aeroporti, un'agricoltura di ottimo livello, un turismo in crescita, e ritengo che l'esperienza di mettere insieme queste due province dal punto di vista sindacale sia stato un valore aggiunto, in termini di conoscenza e di sistema. E questo dovrà essere una chiave per il futuro: fare rete, fare sistema. Penso ad una piastra logistica formata da Lecce, Brindisi e Taranto come punto di riferimento per lo sviluppo pugliese». **Quali saranno le sfide principali da affrontare durante la sua esperienza alla guida della Cisl Puglia?** «Stiamo vivendo, come tutti sanno, una fase particolarmente delicata.

È indubbio tuttavia che la Cisl abbia già un percorso tracciato: potrei citare la sanità, le politiche sociali, le opere infrastrutturali, più in generale lo sviluppo, perché abbiamo la necessità di rilanciare tutti i settori produttivi. Va accelerato il processo delle Zes, non dimentichiamo i Cis. Penso alla scuola, che in Puglia riprenderà il 24 settembre tra mille difficoltà. C'è ancora un gran lavoro da fare, noi ci saremo». **Ha citato, solo per fare un esempio, il problema delle Zes: anche Svimez ne ha recentemente segnalato il grave ritardo. Molti studi fanno notare come il lockdown abbia aumentato il gap tra Nord e Sud. Quale potrà essere il ruolo della Puglia per il futuro, anche in considerazione delle risorse che arriveranno dall'Europa?** «Io insisto molto sul concetto di sistema, di fare rete. La Puglia ha un peso specifico importante anche per il contributo sul Pil nazionale, e questo è un aspetto che dovrà essere considerato nella distribuzione delle risorse per la banda ultralarga, per gli investimenti infrastrutturali, per le stesse Zes. Sulle Zone economiche speciali è fondamentale accelerare per riuscire a comprendere la grande opportunità che rappresentano. Ci vuole meno burocrazia, le Amministrazioni dovrebbero essere più veloci con le autorizzazioni, occorre insomma una sintesi che dia una scossa a questi processi che possono portare sviluppo. Penso infine a un altro esempio: 500 milioni di investimenti con il Cis per il porto di Taranto, ma poi bisogna mettere a frutto ciò che va realizzato, altrimenti è inutile parlare di sviluppo». **Domenica e lunedì sono in programma le elezioni regionali. Cosa vi aspettate dal governatore che sarà eletto e dall'Amministrazione regionale che sarà designata?** «Sicuramente il dialogo, indipendentemente dal colore politico della giunta che sarà.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

È fondamentale che si riavvii un clima di collaborazione tra istituzioni e sindacati, che a mio avviso è spesso mancato negli ultimi tempi. Penso al mancato confronto su questioni come la sanità o le politiche sociali. Ci auguriamo che il nuovo governo regionale possa avere la sensibilità per affrontare insieme i temi del futuro, la politica si faccia davvero carico dei problemi dei territori. In questo senso il contributo del sindacato non potrà mai mancare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Yilport, fari su Brindisi per il terminal crociere

Manifestazione d'interesse all' Authority formalizzata ieri dalla holding turca Nuova iniziativa del gruppo che ha riavviato il molo polisettoriale jonico

Yilport, la holding turca che ha recentemente ottenuto in concessione il molo polisettoriale di Taranto, vuole investire nel porto di Brindisi. La società, in particolare, vorrebbe ottenere una concessione per attrarre e gestire, inizialmente, il traffico crocieristico e poi anche quello Ro-ro. Proprio nelle scorse ore, e per la precisione nel pomeriggio di ieri, l'operatore, presente in diversi porti del mondo, dalla Scandinavia alla Penisola Iberica, dalla Turchia al Sud America, ha protocollato presso l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale una manifestazione d'interesse per diventare terminalista nello scalo brindisino. L'idea è quella di gestire il terminal, che nelle intenzioni di Yilport dovrebbe essere realizzato nel capannone ex Montecatini, con un partenariato pubblico-privato insieme all' **Autorità di sistema**, valorizzando gli aspetti di archeologia industriale del manufatto e dotandolo di tutti i servizi e di diverse attività commerciali, ed attirare nel porto del capoluogo messapico quante più compagnie crocieristiche possibile, implementando al massimo questo tipo di traffico. Anche grazie agli spazi notevoli a disposizione nell'area di Sant' Apollinare ed alle future nuove banchine, sempre a Sant' Apollinare, per la cui realizzazione Yilport sarebbe a quanto pare disposta a studiare un progetto di investimento comune con l' **Autorità di sistema portuale**. Ma questo sarebbe solo l'inizio perché, come detto, la holding turca potrebbe verosimilmente anche cominciare ad occuparsi del settore ro-ro, attirando ulteriori traffici nello scalo brindisino. La decisione di inviare formale manifestazione d'interesse è stata presa nelle scorse ore dopo una serie di sopralluoghi nel porto, che hanno convinto l'operatore a muoversi in questo senso, anche alla luce della posizione favorevole dello scalo, baricentrica rispetto al Salento ed alla Valle d'Itria, mete turistiche sempre più attrattive. Non solo. L'operatore, infatti, avrebbe ritenuto molto positiva in termini di potenzialità anche la presenza e l'estrema vicinanza dell'aeroporto, tanto da avere palesato l'intenzione di attivare, se l'accordo si farà, un collegamento diretto tra lo scalo marittimo e quello aereo. Possibilità della quale si discute ormai da decenni ma che, fino ad oggi, nessuno è mai riuscito a concretizzare. Ma che la holding turca potrebbe riuscire a realizzare. Si tratta, infatti, di una realtà economica particolarmente importante: Yilport, società del gruppo Yildirim, è il dodicesimo operatore **portuale** al mondo, con l'obiettivo di diventare il decimo entro il 2025. La società, che nel 2018-2019 ha vinto il premio Port Operator Award dei Lloyd's, ha avviato le sue attività nel 2004 nell'home port di Gebze, in Turchia, per poi espandersi in altri tre porti turchi, ad Oslo, Gavle, Stoccolma Nord, nove porti tra Spagna e Portogallo, due porti in Sud America (Puerto Bolivar in Bolivia e Paita in Perù) e due nel Mediterraneo (a Malta ed a Taranto). Proprio nello scalo ionico la holding turca ha ottenuto, poco più di un anno fa, la concessione del molo polisettoriale, prevedendo un piano di investimenti da oltre 400 milioni per 49 anni. Il San Cataldo Container Terminal rappresenta il 22esimo terminal nel portafoglio del gruppo, la cui attività è ripartita dopo diversi anni di stop con il primo attracco, il 12 luglio scorso, di una nave feeder. E del resto, sul medio-lungo periodo, l'ampliamento degli interessi di Yilport nello scalo brindisino anche al traffico merci potrebbe rappresentare una ulteriore occasione di sviluppo, considerato che



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

la holding possiede una quota importante di Cma Cgm, terzo al mondo tra gli operatori del trasporto globale di container. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Cocer: «Polvere rossa sulla caserma D'Onofrio Trasferire il personale alla banchina Torpediniere»

FRANCESCA RANA

Francesca RANA La polvere di minerale, conseguente alla movimentazione di carbone a cielo aperto, unita agli agenti inquinanti di tante ciminiere, spinge il Cocer Marina, Consiglio centrale rappresentanza militari, a denunciare, ancora una volta, l'ennesima, il rischio sanitario sopportato alla Caserma Michelangelo D' Onofrio, in area Sin (Sito di interesse nazionale), al **porto** industriale di Taranto. In una delibera del 10 settembre si ricorda il caso, la questione irrisolta e si chiede in via prioritaria e con urgenza di spostare la sede in strutture disponibili tuttora assegnate alla Marina Militare di Taranto. Il trasloco ad un o.p.s. (organo di protezione sociale graduati), alla Banchina Torpediniere in Mar Piccolo, laddove un tempo c' era la Seconda Divisione Navale, è la soluzione circolata in un susseguirsi di delibere a vari livelli gerarchici nell' ultimo biennio. L' anno scorso, si propose di destinare l' o.p.s alla Banchina Torpediniere, inutilizzato, a sede principale, di avviare uno studio di fattibilità e chiedere al comandante di valutare la possibilità di organizzare un incontro preliminare con Marina Sud. In questo modo, si sarebbe curato meglio il morale di tanti guardiacoste preoccupati e si sarebbero tutelate le loro condizioni di lavoro.

«Da anni - dichiara Antonello Ciavarelli, delegato Cocer Marina - esprimiamo la nostra preoccupazione per il personale che lavora all' interno del **porto** industriale. Una proposta, deliberata a tutti i livelli, è stata trasferire sia l' attuale sede storica in affitto (a Largo Arcivescovado), sia l' altra al **porto** industriale, presso la vecchia divisione navale alla Banchina Torpediniere. Questi uffici sono stati ristrutturati per creare un circolo ricreativo, mai aperto. La Banchina Torpediniere - prosegue - diventerà un **porto** turistico e la Guardia Costiera sarebbe un presidio per lo sviluppo dell' area, la sicurezza delle unità da diporto e la viabilità del canale navigabile. Ci sarebbe un circolo virtuoso tra Marina Militare, città e Guardia Costiera». Si risparmierebbero, a suo avviso, risorse economiche di locazione destinate alla sede nella città vecchia, si sottrarrebbe il personale all' impatto diretto di movimentazione di minerali e si eviterebbe di far risultare vane le spese di ristrutturazione alla vecchia divisione navale. Nei carteggi tra direzioni marittime, questa opzione si evidenzia in alternativa all' immobile demaniale ex Gambero, all' inizio di Porta Napoli, evidentemente preso in considerazione: «Siamo preoccupati - risponde ancora Ciavarelli - ci vorrebbero molti milioni. L' ex Gambero, messo in sicurezza da fumi e minerali, andrebbe mantenuto con filtri, non si potrebbero aprire le finestre e vivremmo in un acquario. La Banchina Torpediniere costerebbe di meno». Nel 2016 e successivamente nel 2017, attraverso una interrogazione a risposta scritta alla Camera dei Deputati, di Rizzo, Basilio, Corda, Frusone e Tofalo, iniziò a venire fuori l' invasione di polverino nero e rosso, di carbone minerale, carbon coke e minerale di ferro, accumulato su scrivanie, davanzali, tastiere, mensa. Nel 2019, emersero le doglianze di militari in formazione, alla Caserma Michelangelo D' Onofrio, sulla persistenza invadente di una minuscola polvere rossa in foresteria. In più occasioni, in conclusione, si è suggerito di tutelare la salute umana in via preventiva e limitare la presenza di personale. Oggi, nel 2020, si chiede esplicitamente di allontanarlo, il più possibile. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

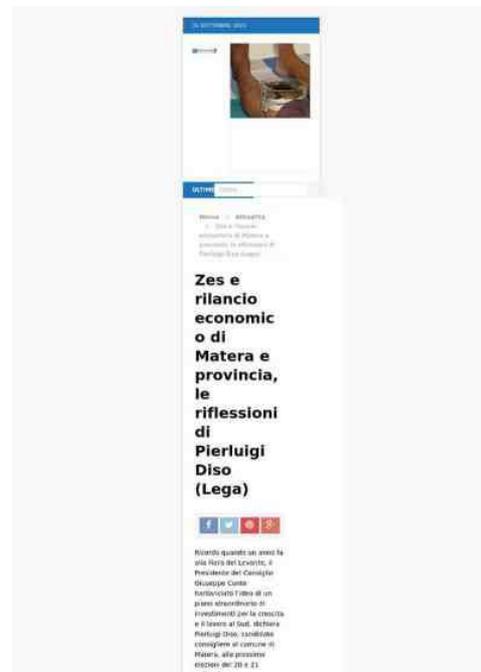


Basilicata 7

Taranto

Zes e rilancio economico di Matera e provincia, le riflessioni di Pierluigi Diso (Lega)

Ricordo quando un anno fa alla Fiera del Levante, il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha rilanciato l'idea di un piano straordinario di investimenti per la crescita e il lavoro al Sud, dichiara Pierluigi Diso, candidato consigliere al comune di Matera, alle prossime elezioni del 20 e 21 settembre. Diso: 'L'intenzione era positiva, come lo era il fatto che i problemi del Mezzogiorno tornino finalmente in evidenza nell'agenda di Governo. Il 'piano' di Conte era ed è ancora generico e contraddittorio. Eppure prevedeva il rafforzamento dell'azione della banca pubblica per gli investimenti, l'esigenza di coordinare e promuovere strumenti quali Contratti istituzionali di sviluppo e Zone economiche speciali e quella di accelerare la realizzazione di progetti di infrastrutturazione, di sviluppo produttivo, di turismo. Ad oggi non si sono ancora visti quegli strumenti tanto acclamati di incentivo per le imprese al Sud, a causa della indeterminatezza delle indicazioni sulle grandi opere e tra queste dovrebbe rientrare per Matera il collegamento ferroviario tra la zona industriale di Isole e il porto di Taranto per le imprese e per il turismo che si sta sviluppando attorno allo scalo marittimo dello Jonio. Gli strumenti ci sono tutti, dalla banca pubblica per sostenere gli investimenti delle imprese al Sud, che esiste già da inizio 2018, al Contratto istituzionale di sviluppo che ha dimostrato a Taranto di costituire uno strumento di governance efficace, sbloccando in poco più di due anni oltre metà del miliardo di risorse a disposizione. La città di Matera che all'inizio voleva rendere ZES i Sassi, poi voleva progettare una ZES culturale, anche questa rimasta nel cassetto, ed infine ha lasciato tutto nelle mani dei 'geometri' della precedente giunta regionale (leggasi gli atti del convegno di Ferrandina del 19 dicembre 2019) nonostante i saggi consigli e le attività di promozione suggerite in più occasioni dall'Associazione ZES Lucana Taranto-Basilicata, che invece continua i suoi rapporti con l'**Autorità portuale** di Taranto, con la quale c'è un dialogo fattivo, insieme alla FEMOZA a livello internazionale. Le Zone economiche speciali vanno di corsa attuate per costituire l'attrattore di ingenti investimenti in logistica sui porti e interporti meridionali, dando così al Mezzogiorno ed a Matera (retroporto di Taranto) il ruolo che gli spetta nei nuovi flussi di traffico che coinvolgono il Mediterraneo, porta con l'oriente. Lo stato di sofferenza che sta attraversando il tessuto produttivo di alcune aree del Mezzogiorno rende urgente riattivare strumenti di politica industriale: dagli investimenti infrastrutturali previsti nei Patti per il Sud alle Zone economiche speciali (Zes) ed un binario da Matera a Taranto è oggi quanto mai necessario. Ambedue gli strumenti - decisivi per realizzare le opere infrastrutturali indispensabili per mantenere e attrarre attività produttive - sono stati per lunghi mesi abbandonati a sé stessi da una sostanziale assenza di direzione politica cittadina, regionale e nazionale. Il Governo Conte I aveva iniziato a dare segnali di ripresa che devono però diventare quanto prima interventi concreti a partire dai Patti per il Sud per una migliore interazione tra Governo e Regioni, per accelerare la spesa dei Fondi strutturali sulla quale si sono accumulati ritardi che possono costare la perdita di risorse europee. Le Zone economiche speciali, pur rimaste ancora al palo, hanno dimostrato di avere una credibilità intrinseca e continuano a crederci i nostri imprenditori che stanno interessando quotidianamente le loro associazioni di categoria (API e Confindustria) e non sono stati lasciati soli nemmeno dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Matera. E' di qui che bisogna ripartire con altrettanta convinzione da parte delle istituzioni per il decollo delle Zes perché già sul fronte 'credito d'imposta' per gli investimenti privati nelle Zes, si è perso più di un anno appresso a una discussione surreale interna alle amministrazioni centrali e regionali sulla natura automatica o meno





Basilicata 7

Taranto

tutto chiaro, perchè l' incentivo ha natura automatica esattamente come il più generale 'credito d' imposta Sud'. Si spera che la sfida fondamentale sarà quella di far partire le Zone Economiche Speciali come strumenti fondamentali per l' attrazione di investimenti italiani e internazionali nel nostro Mezzogiorno e nella nostra città di Matera con la nuova governance cittadina'. The post Zes e rilancio economico di Matera e provincia, le riflessioni di Pierluigi Diso (Lega) appeared first on Oltre Free Press - Quotidiano di Notizie Gratuite. Fonte: Oltrefreepress Post Views: 7 15 Settembre 2020.

Presidente e gli incentivi per il Sud e le Zes ?

Se Puglia e Basilicata a velocità e contraddizioni diverse segnano il passo nell' attivarsi per le zone economiche speciali, con quella palla al piede che si chiamano equilibri politici e territoriali , burocrazia o non aver capito fino in fondo le potenzialità delle Zes che non possono spaziare nel retroporto di Taranto da Galdo di Lauria a Ferrandina, anche il Governo centrale deve fare la sua parte. I fondi di recupero europei legati all' epidemia da covid 19, e nello specifico per i patiti di anglicismi, il recovery fund ? Il Mezzogiorno, come ricorda l' Associazione Zes Lucana Taranto -Basilicata, non ha ancora visti attivati o sono in itinere gli strumenti operativi, annunciati due anni fa dal presidente del consiglio dei ministri Giuseppe Conte alla Fiera del Levante di Bari. Del resto le azioni sulle infrastrutture lasciano il tempo che trovano: dalla piattaforma logistica di Ferrandina con i subdoli tentativi di fare qualcosa di simile nella piana di Tito ai raccordi ferroviari e stradali che vedremo (è il caso della Ferrandina-Matera-La Martella- prolungamento in direzione Adriatica, all' adeguamento della SS 7 Matera-Ferrandina) chissà quando. Di certo se ne parlerà a ogni campagna elettorale. E che dire della filiera delle altre Zone economiche come quelle culturali (Zec) per Matera. L' Analisi dell' Associazione non fa una grinza e i loro animatori continuano a sollecitare, incalzare, ma finora siamo fermi alla lettera Z. Si dovrebbe cominciare dalla A di attività LA NOTA DELLA Associazione Zes Lucana Taranto -Basilicata Ricordiamo quando un anno fa alla Fiera del Levante, il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha rilanciato l' idea di un piano straordinario di investimenti per la crescita e il lavoro al Sud. L' intenzione era positiva, come lo era il fatto che i problemi del Mezzogiorno tornino finalmente in evidenza nell' agenda di Governo. Il "piano" di Conte era ed è ancora generico e contraddittorio. Eppure prevedeva il rafforzamento dell' azione della banca pubblica per gli investimenti, l' esigenza di coordinare e promuovere strumenti quali Contratti istituzionali di sviluppo e Zone economiche speciali e quella di accelerare la realizzazione di progetti di infrastrutturazione, di sviluppo produttivo, di turismo. Ad oggi non si sono ancora visti quegli strumenti tanto acclamati di incentivo per le imprese al Sud, a causa della indeterminazione delle indicazioni sulle grandi opere e tra queste dovrebbe rientrare per Matera il collegamento ferroviario tra la zona industriale di Iesce e il porto di Taranto per le imprese e per il turismo che si sta sviluppando attorno allo scalo marittimo dello Jonio. Gli strumenti ci sono tutti, dalla banca pubblica per sostenere gli investimenti delle imprese al Sud, che esiste già da inizio 2018, al Contratto istituzionale di sviluppo che ha dimostrato a Taranto di costituire uno strumento di governance efficace, sbloccando in poco più di due anni oltre metà del miliardo di risorse a disposizione. La città di Matera che all' inizio voleva rendere ZES i Sassi, poi voleva progettare una ZES culturale, anche questa rimasta nel cassetto, ed infine ha lasciato tutto nelle mani dei "geometri" della precedente giunta regionale (leggasi gli atti del convegno di Ferrandina del 19 dicembre 2019) nonostante i saggi consigli e le attività di promozione suggerite in più occasione dall' Associazione ZES Lucana Taranto-Basilicata, che invece continua i suoi rapporti con l' **Autorità portuale** di Taranto, con la quale c' è un dialogo fattivo, insieme alla FEMOZA a livello internazionale. Le Zone economiche speciali vanno di corsa attuate per costituire l' attrattore di ingenti investimenti in logistica sui porti e interporti meridionali, dando così al Mezzogiorno ed a Matera (retroporto di Taranto) il ruolo che gli spetta nei nuovi flussi di traffico che coinvolgono il Mediterraneo, porta con l' oriente. Lo stato di sofferenza che sta attraversando il tessuto produttivo di alcune aree del Mezzogiorno rende urgente riattivare strumenti di politica industriale: dagli investimenti





Giornale Mio

Taranto

Patti per il Sud alle Zone economiche speciali (Zes) ed un binario da Matera a Taranto è oggi quanto mai necessario. Ambedue gli strumenti - decisivi per realizzare le opere infrastrutturali indispensabili per mantenere e attrarre attività produttive - sono stati per lunghi mesi abbandonati a sé stessi da una sostanziale assenza di direzione politica cittadina, regionale e nazionale. Il Governo Conte I aveva iniziato a dare segnali di ripresa che devono però diventare quanto prima interventi concreti a partire dai Patti per il Sud per una migliore interazione tra Governo e Regioni, per accelerare la spesa dei Fondi strutturali sulla quale si sono accumulati ritardi che possono costare la perdita di risorse europee. Le Zone economiche speciali, pur rimaste ancora al palo, hanno dimostrato di avere una credibilità intrinseca e continuano a crederci i nostri imprenditori che stanno interessando quotidianamente le loro associazioni di categoria (API e Confindustria) e non sono stati lasciati soli nemmeno dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Matera. E' di qui che bisogna ripartire con altrettanta convinzione da parte delle istituzioni per il decollo delle Zes perché già sul fronte "credito d' imposta" per gli investimenti privati nelle Zes, si è perso più di un anno appresso a una discussione surreale interna alle amministrazioni centrali e regionali sulla natura automatica o meno dell' incentivo, quando era tutto chiaro, perché l' incentivo ha natura automatica esattamente come il più generale "credito d' imposta Sud". Si spera che la sfida fondamentale sarà quella di far partire le Zone Economiche Speciali come strumenti fondamentali per l' attrazione di investimenti italiani e internazionali nel nostro Mezzogiorno e nella nostra città di Matera con la nuova governance cittadina.

Controlli di sicurezza al porto, D'Agostino non molla

Domenico LatinoGIOIA TAURO Tra botta e risposta, non accenna a placarsi la querelle tra il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli e il consigliere comunale di minoranza Raffaele D'Agostino, da qualche settimana entrato a far parte del CdA del Cefris, centro di formazione professionale partecipato dalla Regione, da sempre attento alle tematiche inerenti il porto. L' ammiraglio, ieri, ha replicato a muso duro alle dichiarazioni di D' Agostino che, nei giorni scorsi, aveva proposto all' Amministrazione guidata dal sindaco Alessio di istituire una commissione di controllo sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, con particolare riferimento al porto, alla luce degli ultimi tragici incidenti costati la vita ai giovani Filandro e Zito nel giro di un anno. L' ex consigliere provinciale si era spinto oltre e, nel richiamare la recente sentenza del Tar di Reggio Calabria, che ha visto soccombere l' Authority rispetto al provvedimento di decadenza della concessione adottato nei confronti dell' azienda Zen Yacht (poi ritenuta estranea ai fatti) proprio a seguito della morte di Filandro, aveva espresso le proprie perplessità sull' efficacia della macchina dei controlli all' ingresso e criticato la presunta disparità di trattamento tra Zen e il terminalista Mct nella cui area di competenza si è consumata la tragedia di Zito. Agostinelli ha ricordato che i controlli operanti all' interno del porto di Gioia Tauro (di livello 1) non si estendono alle attività interne dei concessionari, che nella qualità di custodi del bene demaniale sono direttamente responsabili anche come "datori di lavoro" ed evidenziato che l' affermazione secondo cui l' Authority non avrebbe attivato i provvedimenti di legge nei confronti di Mct, a seguito della morte di Zito, al pari di quanto fatto con la Zen è smentita dagli atti immediatamente adottati. Mentre sulla proposta di istituire una "Commissione di controllo" per la sicurezza **portuale**, ha infine spiegato che la gestione delle competenze dell' Authority è disciplinata dalla L. 84/94 che prevede la partecipazione degli enti comunali attraverso i propri rappresentanti in seno agli organi di gestione. «Altre forme di controllo - ha rimarcato - evidentemente non previste dalla legge e men che meno lasciate alle iniziative alquanto singolari di consiglieri comunali, appaiono fantasiose e, se non fosse per la delicatezza della questione, risibili». Ma D' Agostino non si arrende: «Mi auguro che il sindaco e i colleghi consiglieri - si legge in una nota divulgata alla stampa - accolgano il mio invito ad istituire una forma di controllo che, al di là del Comitato **portuale**, possa verificare il rispetto di tutti i livelli di sicurezza. La vicenda Filandro? Nella nota si richiamano indagini che al sottoscritto non interessano, in quanto ancora in fase preliminare, nel più ossequio alla Magistratura che ne segue l' iter. Io ho solo riportato ciò che il Tar ha cristallizzato nella sentenza n. 00574/2019 pubblicata il 27 agosto scorso ed evidenziato che pare, purtroppo, sia innegabile che ci siano dei problemi in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro. Magari io non so di cosa parlo, ma il Tar sì: diffonderò a mie spese la sentenza per renderla fruibile alla collettività, invitando tutti a leggere in particolar modo dalla pagina 12 alla pagina 16». «Non so quello che dico? Ma il Tar sì, e diffonderò la sentenza su Filandro»



GIOIA T. Sicurezza al porto, D' Agostino risponde duramente ad Agostinelli

«Port Authority, la replica è temeraria»

GIOIA TAURO - «Il Tar sa di cosa parla. Diffonderò la sentenza alla collettività».

Il consigliere di opposizione di Gioia Tauro Raffaele D' Agostino non molla e replica all' **Autorità Portuale** che lo accusa di avere propinato falsità sulla vicenda della morte di Agostino Filandro schiacciato da una gru al porto di Gioia Tauro mentre lavorava in un cantiere navale.

D' Agostino aveva colto l' occasione di denunciare la mancanza di sicurezza nei luoghi di lavoro dopo la vicenda degli assembramenti pericolosi durante i festeggiamenti della Madonna di Porto Salvo, ritenendola più importante. «Non ho menzionato nessuna indagine in quanto ancora in fase preliminare nel più rispettoso ossequio alla magistratura che ne segue l' iter, non ho giudicato nessuno, ho solo riportato ciò che il Tar ha cristallizzato nella sentenza numero 00574/2019 pubblicata il 27 agosto 2020», afferma il consigliere, facendo notare che «la replica dell' **Autorità Portuale** è temeraria».

Non solo. D' Agostino aggiunge: «Nella replica dell' **Autorità Portuale** si sciorinano articoli di legge e norme che evidentemente non hanno funzionato». Sulle accuse di falsità mossegli dall' **Autorità portuale**, il consigliere invita la collettività a leggere la sentenza del Tar, «in particolar modo dalla pagina 12 alla pagina 16 senza null' al tro aggiungere, anzi credo che mi prodigherò a diffondere questo documento, naturalmente a mie spese, per renderlo fruibile alla collettività».

Infine, D' Agostino ripropone l' istituzione di una commissione all' interno del consiglio comunale di Gioia Tauro «che possa verificare che vengano rispettati tutti i livelli di sicurezza nei luoghi dove i nostri concittadini svolgono l' attività lavorativa».



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Simiani (PD) visita il porto di Gioia Tauro

Il responsabile Infrastrutture del partito al governo ha parlato insieme ai dirigenti portuali di infrastrutture e gateway ferroviario

Marco Simiani, responsabile Infrastrutture del Partito Democratico, accompagnato dal Domenico Berti, rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria nel Comitato di gestione dell'Autorità portuale, ha visitato lo scalo di trasbordo di **Gioia Tauro**. Accolto dal segretario generale Pietro Preziosi e da Carmela De Maria, dirigente dell'Area tecnica - il commissario Andrea Agostinelli è stato raggiunto telefonicamente -, Simiani ha visitato il Medcenter Container Terminal e raggiunto gli uffici dell'Autorità portuale. Il **porto di Gioia Tauro**, per una serie di circostanze particolari, è stato l'unico insieme al sistema portuale di Palermo ad aver registrato un traffico complessivamente in crescita nella prima metà dell'anno. In authority, che gestisce anche il comprensorio di Corigliano-Rossano, Crotone e Palmi, si è parlato anche dell'avanzamento delle opere infrastrutturali, dei tempi di realizzazione e dei ricavi economici. Si è discusso anche della necessità di attuare in tempi brevi la piena operatività del gateway ferroviario, avviando così collegamenti merci ferroviari ad alta capacità.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Continuando a usare questo sito, accetti il nostro [uso dei cookie](#) e il consenso al trattamento dei tuoi dati.

PER LEGGERE... CHIAMA...

Mantieni aggiornate le tue informazioni

INTERSPED

Informazioni Marittime

INFRASTRUTTURE - PERILOGAGE

Attualità ai nostri Servizi Online

LATEST NEWS AUGUST 2020

Marco Simiani, responsabile Infrastrutture del Partito Democratico, accompagnato dal Domenico Berti, rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria nel Comitato di gestione dell'Autorità portuale, ha visitato lo scalo di trasbordo di Gioia Tauro.

Accolto dal segretario generale Pietro Preziosi e da Carmela De Maria, dirigente dell'Area tecnica - il commissario Andrea Agostinelli è stato raggiunto telefonicamente -, Simiani ha visitato il Medcenter Container Terminal e raggiunto gli uffici dell'Autorità portuale.

Il porto di Gioia Tauro, per una serie di circostanze particolari, è stato l'unico insieme al sistema portuale di Palermo ad aver registrato un traffico complessivamente in crescita nella prima metà dell'anno. In authority, che gestisce anche il comprensorio di Corigliano-Rossano, Crotone e Palmi, si è parlato anche dell'avanzamento delle opere infrastrutturali, dei tempi di realizzazione e dei ricavi economici. Si è discusso anche della necessità di attuare in tempi brevi la piena operatività del gateway ferroviario, avviando così collegamenti merci ferroviari ad alta capacità.

Creddited # 0 #

TAG: GIOIA TAURO

Articoli correlati

ARMATORI

Marco Simiani, in visita al porto di Gioia Tauro

Si è discusso della necessità di attuare in tempi brevi la connessione con l'esterno

Redazione

GIOIA TAURO Il dott. Marco Simiani, responsabile Infrastrutture del Partito Democratico, accompagnato dal dott. Domenico Berti, rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria in seno al Comitato di Gestione dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro e al Terminal portuale, accolto dal segretario generale Pietro Preziosi. Nel corso di un breve ma approfondito incontro presso i locali dell'Autorità portuale Preziosi, coadiuvato dalla dirigente dell'Area tecnica, Ing. Carmela De Maria, dopo avere premesso che durante il periodo di lockdown il porto (primo hub di transhipment a livello nazionale e tra i principali nel circuito internazionale dei traffici nel Mediterraneo) non si è mai fermato ma anzi ha registrato un'impennata dei traffici, ha illustrato le caratteristiche del porto e dei porti di giurisdizione (Corigliano-Rossano, Crotone e Palmi), l'avanzamento delle opere infrastrutturali e le previsioni di realizzazione in termini economici e temporali. Si è discusso anche della necessità di attuare in tempi brevi la connessione con l'esterno, garantendo la piena operatività del gateway ferroviario e, quindi, l'esportazione delle merci in arrivo tramite collegamenti ferroviari ad alta capacità. Dopo l'incontro in Autorità portuale, concluso da un cordiale scambio telefonico di battute con il commissario Agostinelli, fuori sede per motivi privati, i graditi ospiti hanno visitato il Medcenter Container Terminal ed hanno potuto apprezzare gli investimenti realizzati dall'omonima società concessionaria delle aree di un porto che, unico in Italia, può ospitare navi di oltre 400 metri di lunghezza e capacità di trasporto di 24.000 teus.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE'. The main article title is 'Marco Simiani, in visita al porto di Gioia Tauro'. Below the title, there is a sub-headline: 'Si è discusso della necessità di attuare in tempi brevi la connessione con l'esterno'. The article is dated '15 settembre 2020' and is categorized under 'Redazione'. There is a 'PUNTO!' badge and a 'SCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form. The article text is partially visible, starting with 'GIOIA TAURO - Il dott. Marco Simiani, responsabile Infrastrutture del Partito Democratico...'. There are also social media sharing icons and a list of related articles on the right side.

Stretto Web

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

Reggio Calabria, le strategie per il presente e il futuro del Porto di Gioia Tauro: la visita del dott. Simiani

Reggio Calabria - Marco Simiani, responsabile Infrastrutture del Partito Democratico, in visita al Porto di Gioia Tauro

Il dott. Marco Simiani, responsabile Infrastrutture del Partito Democratico, accompagnato dal dott. Domenico Berti, rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria in seno al Comitato di Gestione dell' **Autorità Portuale di Gioia Tauro**, ha fatto visita all' **Autorità portuale di Gioia Tauro** e al Terminal portuale, accolto dal segretario generale Pietro Preziosi. Di seguito il comunicato stampa sull' incontro: "Nel corso di un breve ma approfondito incontro presso i locali dell' **Autorità portuale** Preziosi, coadiuvato dalla dirigente dell' Area tecnica, Ing. Carmela De Maria, dopo avere premesso che durante il periodo di lockdown il porto (primo hub di transshipment a livello nazionale e tra i principali nel circuito internazionale dei traffici nel Mediterraneo) non si è mai fermato ma - anzi - ha registrato un' impennata dei traffici, ha illustrato le caratteristiche del porto e dei porti di giurisdizione (Corigliano-Rossano, Crotona e Palmi), l' avanzamento delle opere infrastrutturali e le previsioni di realizzazione in termini economici e temporali. Si è discusso anche della necessità di attuare in tempi brevi la connessione con l' esterno, garantendo la piena operatività del gateway ferroviario e, quindi, l' esportazione delle merci in arrivo tramite collegamenti ferroviari ad alta capacità. Dopo l' incontro in **Autorità portuale**, concluso da un cordiale scambio telefonico di battute con il commissario Agostinelli, fuori sede per motivi privati, i graditi ospiti hanno visitato il Medcenter Container Terminal ed hanno potuto apprezzare gli investimenti realizzati dall' omonima società concessionaria delle aree di un porto che, unico in Italia, può ospitare navi di oltre 400 metri di lunghezza e capacità di trasporto di 24.000 TEUS".



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto Gioia Tauro, visita del responsabile Infrastrutture del Pd Simiani

Tra i temi discussi, anche la necessità di attuare la connessione con l'esterno, garantendo la piena operatività del gateway ferroviario, con l'esportazione delle merci in arrivo tramite collegamenti ferroviari

Il dott. Marco Simiani, responsabile Infrastrutture del Partito Democratico, accompagnato dal dott. Domenico Berti, rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria in seno al Comitato di Gestione dell'**Autorità Portuale di Gioia Tauro**, ha fatto visita all'**Autorità portuale di Gioia Tauro** e al Terminal **portuale**, accolto dal segretario generale Pietro Preziosi. Nel corso di un breve ma approfondito incontro presso i locali dell'**Autorità portuale** Preziosi, coadiuvato dalla dirigente dell' Area tecnica, Ing. Carmela De Maria, dopo avere premesso che durante il periodo di lockdown il porto (primo hub di transhipment a livello nazionale e tra i principali nel circuito internazionale dei traffici nel Mediterraneo) non si è mai fermato ma - anzi - ha registrato un' impennata dei traffici, ha illustrato le caratteristiche del porto e dei porti di giurisdizione (Corigliano-Rossano, Crotone e Palmi), l' avanzamento delle opere infrastrutturali e le previsioni di realizzazione in termini economici e temporali. Si è discusso anche della necessità di attuare in tempi brevi la connessione con l' esterno, garantendo la piena operatività del gateway ferroviario e, quindi, l' esportazione delle merci in arrivo tramite collegamenti ferroviari ad alta capacità. Dopo l' incontro in **Autorità portuale**, concluso da un cordiale scambio telefonico di battute con il commissario Agostinelli, fuori sede per motivi privati, i graditi ospiti hanno visitato il Medcenter Container Terminal ed hanno potuto apprezzare gli investimenti realizzati dall' omonima società concessionaria delle aree di un porto che, unico in Italia, può ospitare navi di oltre 400 metri di lunghezza e capacità di trasporto di 24.000 TEUS.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Il vertice. La posizione di Autorità portuale, Capitanerie e aeroporti

«Per noi l'ordinanza è inapplicabile»

Una richiesta di sospensiva dell'ordinanza firmata dal presidente della Regione Christian Solinas, che prevede test d'ingresso per i turisti che arrivano in Sardegna. A chiederlo ieri mattina a Cagliari, al termine di una riunione piuttosto concitata i rappresentanti dell' **Autorità portuale** della Sardegna, delle società aeroportuali e delle Capitanerie di porto che secondo quanto previsto da Solinas dovrebbero controllare che i passeggeri rispettino l'ordinanza. All'incontro, a cui hanno partecipato anche l'Ats e i direttori generali degli assessorati della Salute, Marcello Tidore, e dei Trasporti, Gabriella Massidda, sono emerse tutte le criticità della situazione venutasi a creare con l'emanazione dell'ordinanza. In particolare, sia l' **Autorità portuale** che le Capitanerie di porto hanno sollevato un problema di competenza, spiegando che funzionalmente i due organi dipendono dai ministeri dei Trasporti e della Difesa, così come gli scali aerei dall'Enac, per cui non possono ricevere un ordine che arriva dalla Regione. Inoltre, le loro competenze non permettono al personale di controllare informazioni sanitarie, cosa che spetterebbe invece all'Ats o alla Protezione civile. In sostanza, il governatore, a quanto sostenuto nell'incontro, non può imporre agli uomini dell' **Autorità portuale**, degli aeroporti o a quelli della Capitaneria di controllare se chi arriva in Sardegna ha effettuato il test sierologico. Dunque, è stato chiesto che scenda in campo la Protezione civile regionale, con l'allestimento di postazioni nei porti e negli aeroporti. Ora, dunque, la palla passa alla Regione che dovrà decidere se accogliere la richiesta in attesa che domani entri in funzione il sistema informatico di registrazione degli arrivi nell'Isola che potrebbe rendere più semplice l'applicazione dell'ordinanza. Lunghe file a Porto Torres non solo studenti universitari in partenza fuori dall'Isola per riprendere le lezioni ma anche turisti svizzeri e tedeschi e intere famiglie di rientro dalle vacanze, sbarcati dall'aeroporto di Alghero: una lunga fila davanti all'unico laboratorio privato di analisi chimiche di Porto Torres per sottoporsi al test sierologico. Un centinaio di persone in coda sotto il sole dalle 7 del mattino e fino a mezzogiorno hanno invaso i marciapiedi in pieno centro cittadino, «disagi che l'ordinanza regionale non ha considerato - lamenta Luisa Bazzoni, 60 anni di Porto Torres - sono arrivata domenica ad Alghero dalla Polonia e il governatore ci ha imposto il test. Ma prima di fare le ordinanze bisogna attrezzare le strutture per effettuare lo screening a migliaia di persone». Trenta euro con rimborso per ogni test con esito in giornata e la speranza di scoprire di essere immuni, altrimenti in caso di positività scatta l'obbligo del tampone. «Per evitare queste difficoltà nelle città di sbarco come Alghero e Porto Torres bisogna creare diversi presidi per affrontare l'emergenza - aggiunge Leonardo Andolfi, studente turritano 23enne - perché io faccio il test sierologico per ripartire a Frosinone soltanto per rispetto del mio coinquilino con il quale studio». Mariangela Pala.



Autostrade del mare Authority in pressing

Milazzo Uscire da certe ambiguità per capire la direzione da seguire. L' **Autorità portuale** intende conoscere la posizione del Comune di Milazzo in merito alla richiesta presentata ormai da diversi mesi dall' azienda di shipping & tourism Lisciotto di Messina nella quale si fa presente di essere stata incaricata da un vettore marittimo europeo di verificare la possibilità di intraprendere un servizio di linea di traghettamento di mezzi pesanti. Un servizio che prevedeva un arrivo giornaliero da Napoli alle 7 e partenza sempre nella stessa giornata da Milazzo alle 24, a mezzo di due motonavi aventi capacità di carico di circa 1500 metri lineari. Va detto che il silenzio di questi mesi degli amministratori di Palazzo dell' Aquila non giova a favore dell' iniziativa, così come i precedenti sono tutt' altro che incoraggianti. Nell' ultimo decennio il riscontro da parte degli amministratori locali è stato sempre negativo. E la motivazione è stata sempre la stessa: la viabilità cittadina non è nelle condizioni di reggere un carico superiore a quello attuale che già - si afferma - rappresenta un problema. È chiaro che sarebbe paradossale dopo cinque anni di silenzi pretendere che a poco più di due settimane dal voto si assumano posizioni che potrebbero essere subito dopo "smontate", anche perché la mancata candidatura di Formica frena ogni ipotesi di continuità amministrativa. Ma è indubbio che questo pressing dell' **Autorità portuale** oltre ad essere determinato dalla necessità di avviare una programmazione anche a breve termine, vuole essere un segnale per capire cosa Milazzo vuole fare del suo porto. E se potrà essere ancora percorribile la soluzione del collegamento tra il porto e l' asse viario sul quale aveva scommesso l' ex sindaco Pino e sul quale si è speso sino all' ultimo giorno di mandato il commissario dell' **Autorità portuale**, De Simone. Quel progetto può avere pertanto un senso anche se - questa è stata la tesi di Formica - inserito in una progettualità che consenta di avere dei ritorni economici. «Fare una strada, tanto per farla non ha senso - afferma il sindaco - anche perché oggi si riesce a gestire il traffico **portuale**. Se vi sono altre visioni, allora il discorso si riapre perché ci troveremmo a parlare di un' opera strategica». La richiesta avanzata dalla società contattata dal vettore: nodo Comune.



Al Marina del Nettuno c'è il Corelli Jazz Sextet

Dopo il sold out della scorsa settimana con il Corelli Brass Group, arriva stasera un altro gruppo di artisti di primo livello. Al molo del Marina del Nettuno Yachting Club, che sorge proprio sotto la batteria Masotto, secondo appuntamento del cartellone "Al Nettuno", che andrà avanti sino al 10 ottobre. Lo spettacolo, fissato per le 20.30 sarà anticipato da un brindisi di benvenuto. Ad esibirsi il "Corelli Jazz Sextet", una formazione costituita da docenti e da alcuni "studenti leader" dei corsi di Musica Jazz del Conservatorio "A. Corelli" di Messina. Il gruppo si avvale della collaborazione dei maestri Orazio Maugeri docente di Saxofono Jazz, Sebastiano Insana docente di Trombone e Francesco Pisano pianista accompagnatore delle classi di Jazz. Il repertorio e gli arrangiamenti originali sono a cura del maestro Giovanni Mazzarino. Ecco la formazione completa: Orazio Maugeri, sassofoni; Roberto Scolaro, sassofono contralto; Sebastiano Insana, trombone; Francesco Pisano, pianoforte; Aurelio Bandiera, basso; Andrea Liotta, batteria. Prevedita: Lisciotto Viaggi. La rassegna prevede sette spettacoli in tutto che si concluderanno il 10 ottobre. Il secondo appuntamento domani mercoledì 16 settembre alle 20 con il Corelli Jazz Sextet. Il cartellone degli eventi è organizzato dal Marina del Nettuno Yachting club, con la collaborazione del Conservatorio Corelli di Messina e della Messina Film Commission, con il patrocinio del Comune e dell' Autorità portuale di Sistema dello Stretto, sponsor tecnico il gruppo editoriale Ses con Rtp e Tgs, Tina Berenato Project Manager e Comunicazione.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Grimaldi "bissa" sulla Sicilia

Alla Zeus Palace si aggiunge la ro-pax Cruise Smeralda, potenziando la capacità della linea fino a 4 mila metri lineari complessivi. Eugenio Grimaldi: Più rotazione dei semirimorchi verso l'intermodale

Napoli. Grimaldi potenzia i propri collegamenti per il trasporto merci e passeggeri tra il Centro Italia e la Sicilia con l'introduzione di tonnellaggio aggiuntivo. A partire dal 15 settembre il gruppo napoletano impiega un'ulteriore nave ro/pax tra i porti di Livorno e Palermo che permetterà di raddoppiare la frequenza delle partenze, garantendo così un servizio giornaliero. La nave aggiuntiva impiegata sulla rotta sarà la Cruise Smeralda, che può trasportare 2 mila metri lineari di merci rotabili (furgoni, camion, trailer, mezzi speciali), circa 1,500 passeggeri e 100 auto al seguito. L'unità si affiancherà alla Zeus Palace, attualmente impiegata sulla linea, la cui capacità di carico è di 2 mila metri lineari, 1,700 passeggeri e 100 auto al seguito. Le partenze sia dal porto toscano che da quello siciliano si effettueranno in tarda serata e l'arrivo al segue in ultima pagina

The thumbnail shows the front page of the 'Bollettino Avvisatore Marittimo' newspaper. The main headline is 'Grimaldi "bissa" sulla Sicilia' with a sub-headline 'Alla Zeus Palace si aggiunge la ro-pax Cruise Smeralda, potenziando la capacità della linea fino a 4 mila metri lineari complessivi. Eugenio Grimaldi: Più rotazione dei semirimorchi verso l'intermodale'. Other visible headlines include 'Blask offesi a chirurgia', 'Grazie alle alleanze container scampano alla crisi economica', 'Caffina per Snam', 'Di Matteo è dai porti al MIT', 'Albo autoprotetto', and 'Fincocchi presidente'. The page features several images, including a ship and a person, and a table at the bottom with the heading 'Arrivi & Partenze'.



Grimaldi raddoppia

porto di destino è previsto nel pomeriggio del giorno dopo. Per Eugenio Grimaldi, executive manager del Gruppo Grimaldi, con il potenziamento della Livorno-Palermo viene confermato l'impegno della compagnia «nell'offrire collegamenti veloci ed efficienti da e per la Sicilia. Una maggiore capacità di carico ed una più veloce rotazione dei semirimorchi verranno offerti al trasporto intermodale, onde soddisfare ancora meglio le esigenze e le tempistiche di consegna delle aziende impegnate nei traffici tra il porto labronico e la Sicilia. Con l'impiego di due navi ro/pax -conclude- il nostro Gruppo punta a sostenere ulteriormente il traffico passeggeri offrendo la possibilità a chi si sposta sulla direttrice Continente-Sicilia di viaggiare a borunilaterale di navi moderne, confortevoli e in piena sicurezza». Sul Tirreno, il Gruppo offre una rete di collegamenti marittimi a corto raggio dai porti di Genova, Livorno, Salerno verso quelli siciliani di Palermo e Catania; sull'Adriatico, dai porti di Ravenna e Brindisi verso Catania.



Grimaldi potenzia la rotta tra Livorno e Palermo con la ro-pax Cruise Smeralda

Con l'impiego della seconda nave la frequenza tra i due scali diventa giornaliera. La compagnia punta a sostenere anche il traffico passeggeri verso la Sicilia

Tonnellaggio e traffico in aumento, il Gruppo Grimaldi potenzia i propri collegamenti per il trasporto merci e passeggeri tra il Centro Italia e la Sicilia.

Da oggi infatti la compagnia impiegherà un'ulteriore nave ro/pax tra i porti di **Livorno** e Palermo che permetterà di raddoppiare la frequenza delle partenze, garantendo così un servizio giornaliero. La nave aggiuntiva impiegata sulla

rotta sarà la ro/pax Cruise Smeralda, che può trasportare 2mila metri lineari di merci rotabili (furgoni, camion, trailer, mezzi speciali), circa 1.500 passeggeri e 100 auto al seguito. L'unità si affiancherà alla ro/pax Zeus Palace, attualmente impiegata sulla linea, la cui capacità di carico è di 2mila metri lineari, circa 1.700 passeggeri e 100 auto al seguito. Entrambi i traghetti sono dotati di accoglienti cabine interne ed esterne, cabine superior, cabine pet e cabine per Pmr, tutte con aria condizionata e servizi privati, nonché di una comoda sala poltrone. Per quanto riguarda gli altri servizi a bordo, su entrambe le navi sono disponibili un ristorante self service ed uno à la carte, varie caffetterie, piscina esterna con solarium, sala slot machine ed area giochi attrezzata per bambini. L'arrivo della Cruise Smeralda consentirà al Gruppo Grimaldi di effettuare partenze giornaliere ambo le direzioni, venendo così incontro alle esigenze della clientela, sia passeggeri che merci, su una direttrice di trasporto primaria tra il **porto** di **Livorno** e quello di Palermo. Le partenze sia dal **porto** toscano che da quello siculo si effettueranno in tarda serata e l'arrivo al **porto** di destino è previsto nel pomeriggio del giorno dopo. "Attraverso il potenziamento del collegamento **Livorno**-Palermo, il Gruppo Grimaldi conferma il suo forte impegno nell'offrire collegamenti veloci ed efficienti da e per la Sicilia. Una maggiore capacità di carico ed una più veloce rotazione dei semirimorchi verranno offerti al trasporto intermodale, onde soddisfare ancora meglio le esigenze e le tempistiche di consegna delle aziende impegnate nei traffici tra il **porto** labronico e la Sicilia", sottolinea Eugenio Grimaldi, executive manager della compagnia partenopea. "Con l'impiego di due navi ro/pax, inoltre, il nostro Gruppo punta a sostenere ulteriormente il traffico passeggeri offrendo la possibilità a chi si sposta sulla direttrice Continente-Sicilia di viaggiare a bordo di navi moderne, confortevoli e in piena sicurezza". Grazie a tale investimento il Gruppo Grimaldi consolida la sua posizione di leadership nel trasporto merci e passeggeri tra l'Italia Continentale e la Sicilia. Il Gruppo offre, infatti, una rete capillare di collegamenti marittimi a corto raggio dai porti di Genova, **Livorno**, Salerno verso quelli siciliani di Palermo e Catania per quanto riguarda il versante tirrenico; dai porti di Ravenna e Brindisi verso Catania per quanto riguarda il versante adriatico. Loading...

Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

The screenshot shows the top part of the article on the website affaritaliani.it. The page title is "Grimaldi potenzia la rotta tra Livorno e Palermo con la ro-pax Cruise Smeralda". The article text is partially visible, starting with "Con l'impiego della seconda nave la frequenza tra i due scali diventa giornaliera. La compagnia punta a sostenere anche il traffico passeggeri verso la Sicilia." The page also shows the website's navigation menu and a small image of the Cruise Smeralda ship.

Grimaldi, nuova nave per Palermo: il gruppo consolida la sua leadership nei collegamenti con la Sicilia

Il Gruppo Grimaldi potenzia i propri collegamenti per il trasporto merci e passeggeri tra il Centro Italia e la Sicilia grazie all' introduzione di tonnellaggio aggiuntivo. A partire da oggi, 15 settembre, la Compagnia impiega un' ulteriore nave ro/pax tra i porti di Livorno e Palermo che permetterà di raddoppiare la frequenza delle partenze, garantendo così un servizio giornaliero. La nave aggiuntiva impiegata sulla rotta sarà la ro/pax Cruise Smeralda, che può trasportare 2.000 metri lineari di merci rotabili (furgoni, camion, trailer, mezzi speciali), circa 1.500 passeggeri e 100 auto al seguito. L' unità si affiancherà alla ro/pax Zeus Palace, attualmente impiegata sulla linea, la cui capacità di carico è di 2.000 metri lineari, circa 1.700 passeggeri e 100 auto al seguito. Entrambi i traghetti sono dotati di accoglienti cabine interne ed esterne, cabine superior, cabine pet e cabine per PMR, tutte con aria condizionata e servizi privati, nonché di una comoda sala poltrone. Per quanto riguarda gli altri servizi a bordo, su entrambe le navi sono disponibili un ristorante self service ed uno à la carte, varie caffetterie, piscina esterna con solarium, sala slot machine ed area giochi attrezzata per bambini. L' arrivo della Cruise Smeralda consentirà al Gruppo Grimaldi di effettuare partenze giornaliere ambo le direzioni, venendo così incontro alle esigenze della clientela, sia passeggeri che merci, su una direttrice di trasporto primaria tra il **porto** di Livorno e quello di Palermo. Le partenze sia dal **porto** toscano che da quello siculo si effettueranno in tarda serata e l' arrivo al **porto** di destino è previsto nel pomeriggio del giorno dopo. 'Attraverso il potenziamento del collegamento Livorno-Palermo, il Gruppo Grimaldi conferma il suo forte impegno nell' offrire collegamenti veloci ed efficienti da e per la Sicilia. Una maggiore capacità di carico ed una più veloce rotazione dei semirimorchi verranno offerti al trasporto intermodale, onde soddisfare ancora meglio le esigenze e le tempistiche di consegna delle aziende impegnate nei traffici tra il **porto** labronico e la Sicilia', dichiara Eugenio Grimaldi, Executive Manager della compagnia partenopea. 'Con l' impiego di due navi ro/pax, inoltre, il nostro Gruppo punta a sostenere ulteriormente il traffico passeggeri offrendo la possibilità a chi si sposta sulla direttrice Continente-Sicilia di viaggiare a bordo di navi moderne, confortevoli e in piena sicurezza', conclude Eugenio Grimaldi. "Grazie a tale investimento - si legge in una nota aziendale - il Gruppo Grimaldi consolida la sua posizione di leadership nel trasporto merci e passeggeri tra l' Italia Continentale e la Sicilia. Il Gruppo offre, infatti, una rete capillare di collegamenti marittimi a corto raggio dai porti di Genova, Livorno, Salerno verso quelli siciliani di Palermo e Catania per quanto riguarda il versante tirrenico; dai porti di Ravenna e Brindisi verso Catania per quanto riguarda il versante adriatico".



Grimaldi potenzia la Livorno-Palermo

Con l'impiego di una seconda nave ro/pax la frequenza tra i due scali diventa giornaliera

Veziò Benetti

NAPOLI Il Gruppo Grimaldi potenzia i propri collegamenti per il trasporto merci e passeggeri tra il Centro Italia e la Sicilia grazie all'introduzione di tonnellaggio aggiuntivo. A partire da oggi, 15 settembre, la Compagnia impiegherà un'ulteriore nave ro/pax tra i porti di Livorno e Palermo che permetterà di raddoppiare la frequenza delle partenze, garantendo così un servizio giornaliero. La nave aggiuntiva impiegata sulla rotta sarà la ro/pax Cruise Smeralda, che può trasportare 2.000 metri lineari di merci rotabili (furgoni, camion, trailer, mezzi speciali), circa 1.500 passeggeri e 100 auto al seguito. L'unità si affiancherà alla ro/pax Zeus Palace, attualmente impiegata sulla linea, la cui capacità di carico è di 2.000 metri lineari, circa 1.700 passeggeri e 100 auto al seguito. Entrambi i traghetti sono dotati di accoglienti cabine interne ed esterne, cabine superior, cabine pet e cabine per PMR, tutte con aria condizionata e servizi privati, nonché di una comoda sala poltrone. Per quanto riguarda gli altri servizi a bordo, su entrambe le navi sono disponibili un ristorante self service ed uno à la carte, varie caffetterie, piscina esterna con solarium, sala slot machine ed area giochi attrezzata per bambini. L'arrivo della Cruise Smeralda consentirà al Gruppo Grimaldi di effettuare partenze giornaliere ambo le direzioni, venendo così incontro alle esigenze della clientela, sia passeggeri che merci, su una direttrice di trasporto primaria tra il porto di Livorno e quello di Palermo. Le partenze sia dal porto toscano che da quello siculo si effettueranno in tarda serata e l'arrivo al porto di destino è previsto nel pomeriggio del giorno dopo. Attraverso il potenziamento del collegamento Livorno-Palermo, il Gruppo Grimaldi conferma il suo forte impegno nell'offrire collegamenti veloci ed efficienti da e per la Sicilia. Una maggiore capacità di carico ed una più veloce rotazione dei semirimorchi verranno offerti al trasporto intermodale, onde soddisfare ancora meglio le esigenze e le tempistiche di consegna delle aziende impegnate nei traffici tra il porto labronico e la Sicilia, dichiara Eugenio Grimaldi, executive manager della compagnia partenopea. Con l'impiego di due navi ro/pax, inoltre, il nostro Gruppo punta a sostenere ulteriormente il traffico passeggeri offrendo la possibilità a chi si sposta sulla direttrice Continente-Sicilia di viaggiare a bordo di navi moderne, confortevoli e in piena sicurezza, conclude Eugenio Grimaldi. Grazie a tale investimento il Gruppo Grimaldi consolida la sua posizione di leadership nel trasporto merci e passeggeri tra l'Italia continentale e la Sicilia. Il Gruppo offre, infatti, una rete capillare di collegamenti marittimi a corto raggio dai porti di Genova, Livorno, Salerno verso quelli siciliani di Palermo e Catania per quanto riguarda il versante tirrenico; dai porti di Ravenna e Brindisi verso Catania per quanto riguarda il versante adriatico.

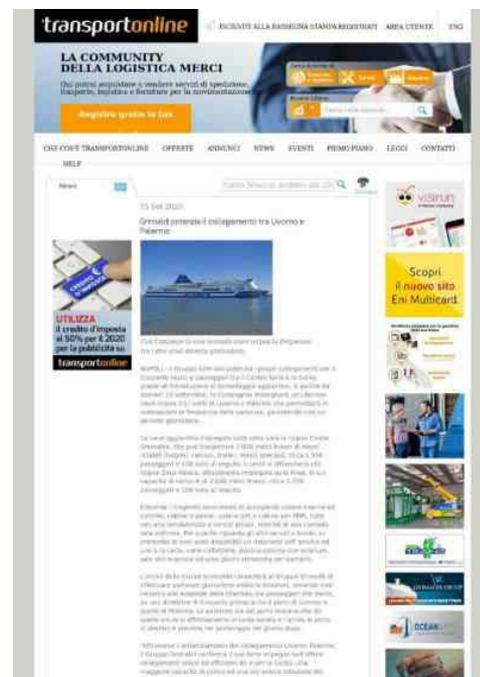
The screenshot shows the top of a web browser displaying the Grimaldi website. The main headline reads "Grimaldi potenzia la Livorno-Palermo" with a sub-headline "Con l'impiego di una seconda nave ro/pax la frequenza tra i due scali diventa giornaliera". Below the headline is a large image of a blue and white ferry ship at sea. To the right of the image is a "NEWSLETTER" sign-up form with fields for "Nome e cognome" and "Indirizzo email". Below the form are sections for "ULTIME" and "POPOLARI" news items, including "Commercio Livorno: facile a facile con la politica" and "Marco Simiani, in visita al porto di Gela Taurino". At the bottom of the article preview, there are social media sharing icons and a "ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN" button.

Transportonline

Palermo, Termini Imerese

Grimaldi potenzia il collegamento tra Livorno e Palermo

Con l'impiego di una seconda nave ro/pax la frequenza tra i due scali diventa giornaliera. NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi potenzia i propri collegamenti per il trasporto merci e passeggeri tra il Centro Italia e la Sicilia grazie all'introduzione di tonnellaggio aggiuntivo. A partire da domani 15 settembre, la Compagnia impiegherà un'ulteriore nave ro/pax tra i porti di Livorno e Palermo che permetterà di raddoppiare la frequenza delle partenze, garantendo così un servizio giornaliero. La nave aggiuntiva impiegata sulla rotta sarà la ro/pax Cruise Smeralda, che può trasportare 2.000 metri lineari di merci rotabili (furgoni, camion, trailer, mezzi speciali), circa 1.500 passeggeri e 100 auto al seguito. L'unità si affiancherà alla ro/pax Zeus Palace, attualmente impiegata sulla linea, la cui capacità di carico è di 2.000 metri lineari, circa 1.700 passeggeri e 100 auto al seguito. Entrambi i traghetti sono dotati di accoglienti cabine interne ed esterne, cabine superior, cabine pet e cabine per PMR, tutte con aria condizionata e servizi privati, nonché di una comoda sala poltrone. Per quanto riguarda gli altri servizi a bordo, su entrambe le navi sono disponibili un ristorante self service ed uno à la carte, varie caffetterie, piscina esterna con solarium, sala slot machine ed area giochi attrezzata per bambini. L'arrivo della Cruise Smeralda consentirà al Gruppo Grimaldi di effettuare partenze giornaliere ambo le direzioni, venendo così incontro alle esigenze della clientela, sia passeggeri che merci, su una direttrice di trasporto primaria tra il porto di Livorno e quello di Palermo. Le partenze sia dal porto toscano che da quello siculo si effettueranno in tarda serata e l'arrivo al porto di destino è previsto nel pomeriggio del giorno dopo. Attraverso il potenziamento del collegamento Livorno-Palermo, il Gruppo Grimaldi conferma il suo forte impegno nell'offrire collegamenti veloci ed efficienti da e per la Sicilia. Una maggiore capacità di carico ed una più veloce rotazione dei semirimorchi verranno offerti al trasporto intermodale, onde soddisfare ancora meglio le esigenze e le tempistiche di consegna delle aziende impegnate nei traffici tra il porto labronico e la Sicilia, dichiara Eugenio Grimaldi, Executive Manager della compagnia partenopea. Con l'impiego di due navi ro/pax, inoltre, il nostro Gruppo punta a sostenere ulteriormente il traffico passeggeri offrendo la possibilità a chi si sposta sulla direttrice Continente-Sicilia di viaggiare a bordo di navi moderne, confortevoli e in piena sicurezza, conclude Eugenio Grimaldi. Grazie a tale investimento il Gruppo Grimaldi consolida la sua posizione di leadership nel trasporto merci e passeggeri tra l'Italia Continentale e la Sicilia. Il Gruppo offre, infatti, una rete capillare di collegamenti marittimi a corto raggio dai porti di Genova, Livorno, Salerno verso quelli siciliani di Palermo e Catania per quanto riguarda il versante tirrenico; dai porti di Ravenna e Brindisi verso Catania per quanto riguarda il versante adriatico. www.grimaldi.napoli.it **Indietro** **Elenco Avanti**



L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Focus

I primi tre itinerari, che toccano soltanto scali nazionali, sono riservati esclusivamente a passeggeri residenti nel nostro Paese

Crociere, ripartono dall'Italia anche le navi Costa

Il 6 settembre è salpata Deliziosa che farà scalo anche a Siracusa e Catania, dal 22 arriva Diadema a Palermo

Sebastiano D'Agostino

Il 6 settembre Costa Crociere ha ripreso le attività crocieristiche in Italia sospese a causa della pandemia di Covid-19 con la partenza dal porto di Trieste della nave Costa Deliziosa che farà scalo anche a Siracusa e Catania. La ripresa proseguirà il prossimo 19 settembre con la partenza da Genova di Costa Diadema che toccherà Palermo il 22 e il 29. Da ottobre seguiranno progressivamente altre due navi, l'ammiraglia Costa Smeralda seguita a dicembre da Costa Firenze, nuova nave in costruzione presso lo stabilimento Fincantieri di Marghera. A partire dal 27 dicembre 2020, gli ospiti potranno scoprire questa nave di ultima generazione con una vacanza di sette giorni nel Mediterraneo occidentale piena di stile e raffinatezza, che permetterà di visitare Savona, La Spezia, Napoli, Valencia, Barcellona e Marsiglia. L'offerta nel Mediterraneo si arricchirà ulteriormente con l'ammiraglia Costa Smeralda, la prima nave della flotta alimentata a LNG, che dal 10 ottobre effettuerà crociere da Savona nel Mediterraneo occidentale. Da novembre Costa Diadema proporrà un fantastico itinerario di 12 giorni alle Isole Canarie, a cui si aggiungerà da dicembre un altrettanto affascinante itinerario di 14 giorni

diretto in Egitto e Grecia. Non mancherà il Giro del Mondo, che partirà come previsto per la sua tredicesima edizione il 3 gennaio 2021, con Costa Deliziosa. In compenso la compagnia ha annunciato di aver deciso l'annullamento dell'invio in Sud America delle navi della propria flotta destinate a quel mercato per la stagione 2020-2021 e di aver stabilito di riattivare le attività crocieristiche in America Latina nella stagione 2021-2022. Costa ha quindi annullato tutte le crociere in Sud America delle navi Costa Fascinosa, Costa Luminosa e Costa Pacifica con imbarchi previsti nel periodo dal novembre 2020 all'aprile 2021. Nella stagione 2021-2022 le crociere della compagnia nel mercato sudamericano saranno riavviate il 5 dicembre 2021 con la partenza della Costa Favolosa dal porto di Santos e nella regione verrà impiegata una seconda nave, la Costa Pacifica, che effettuerà partenze dai porti di Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideo. Intanto il riavvio delle attività crocieristiche in Italia è, a causa della crisi sanitaria, con imbarco riservato, almeno per le prime tre crociere, solo a passeggeri residenti in Italia e con crociere che toccano solamente porti italiani. L'itinerario di sette giorni di Costa Deliziosa, infatti, farà scalo solo nei porti di Bari, Brindisi, Corigliano- Rossano, Siracusa e Catania. Per garantire la minimizzazione dei rischi sanitari, inoltre, la compagnia ha sviluppato un protocollo di salute e sicurezza che prevede test Covid- 19 con tampone per tutti gli ospiti e l'equipaggio, controllo della temperatura, visite delle destinazioni con escursioni protette, distanziamento fisico anche grazie alla riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici. «Nelle ultime settimane - ha spiegato Michael Thamm, Group CEO Costa Group e Carnival Asia - abbiamo lavorato insieme alle autorità per l'implementazione delle nuove procedure sanitarie che consentiranno agli ospiti di godere appieno della loro esperienza di crociera nel rispetto della massima sicurezza. Nel frattempo, stiamo continuando a tenere monitorata la situazione per una ripartenza progressiva da ottobre di altre navi, con una estensione degli itinerari anche agli ospiti dei mercati europei in cui operiamo». Con l'obiettivo di offrire



vacanze da vivere in serenità e sicurezza per ospiti, equipaggio e comunità locali, anche per le crociere della stagione invernale 2020/21 è prevista l'applicazione del Costa Safety Protocol, un protocollo che contiene nuove procedure operative adeguate alle esigenze di risposta alla situazione COVID- 19, relative a ogni aspetto dell'esperienza in crociera, sia a bordo



L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Focus

sia a terra. Tra le misure previste ci sono anche i test antigenici per tutti gli ospiti che imbarcheranno e visite delle destinazioni solo con escursioni protette. Le procedure, studiate con il supporto scientifico di esperti indipendenti in sanità pubblica, sono conformi ai protocolli sanitari definiti dalle autorità italiane ed europee, e in alcuni casi sono ancora più restrittive. Saranno aggiornate costantemente sulla base dell'evoluzione dello scenario e delle conoscenze mediche.

L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Focus

Ad agosto il numero di navi arrivate nei porti ha fatto registrare un calo contenuto del 3%, contro un -27% del secondo trimestre

Trasporto container via mare, segnali di ripresa

Secondo l'Unctad la tendenza del terzo trimestre dell'anno a livello mondiale non è ancora uniforme

Alessia Spataro

Nel terzo trimestre del 2020 il commercio mondiale marittimo movimentato dai servizi di linea containerizzati sta registrando una ripresa rispetto al crollo storico segnato nel periodo trimestrale precedente a causa dell'impatto sulle economie della pandemia di Covid-19. Tuttavia si tratta di una ripresa che non è uniforme a livello globale. Lo ha reso noto la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD) evidenziando che in queste ultime settimane in molte parti del mondo il numero di portacontainer che approdano nei porti ha mostrato un rialzo rispetto al periodo precedente e - ha rilevato l'organizzazione - ciò rappresenta un segnale di speranza per gli scambi commerciali mondiali che nel secondo trimestre avevano subito un crollo storico del -27% anno su anno. L'UNCTAD ha specificato che a metà dello scorso giugno il numero medio di navi portacontainer che arrivavano settimanalmente nei porti di tutto il mondo era calato a 8.722, con una flessione del -8,5% su base annua. Gli ultimi dati, invece, mostrano che a livello globale la media degli scali portuali settimanali è tornata a salire arrivando a 9.265 all'inizio di agosto, cifra inferiore solo del -3% rispetto a 12 mesi prima. L'UNCTAD ha spiegato che, a livello mondiale, il numero totale degli scali settimanali di portacontainer ha iniziato a scendere sotto i livelli del 2019 attorno alla metà di marzo di quest'anno per poi iniziare una graduale ripresa attorno alla terza settimana di giugno. L'organizzazione dell'Onu ha osservato che l'inizio della fase di declino dei trasporti marittimi containerizzati mondiali ha coinciso con la decisione dell'11 marzo scorso dell'Organizzazione Mondiale della Sanità di classificare il Covid-19 come una pandemia, mentre la graduale ripresa degli scambi via mare è avvenuta in concomitanza con l'inizio dell'uscita dal lockdown da parte di alcune nazioni. In un articolo a firma di Jan Hoffmann, Hassiba Benamara, Daniel Hopp e Luisa Rodriguez, l'UNCTAD ha sottolineato che se durante il terzo trimestre di quest'anno nella maggior parte delle regioni mondiali è stato registrato un certo aumento del numero di approdi di portacontainer sia in termini assoluti che rispetto ai livelli del 2019, tuttavia i dati complessivi nascondono significative differenze a livello regionale. Ad esempio, se all'inizio dello scorso mese gli scali settimanali di portacontainer in Cina e ad Hong Kong erano cresciuti del +4,1% rispetto ad un anno prima, gli scali in Nord America e in Europa erano ancora del -16,3% e del -13,2% al di sotto dei livelli registrati l'anno precedente. «I trend regionali e nazionali - hanno rilevato i funzionari e ricercatori dell'UNCTAD - sembrano seguire l'andamento della pandemia. Si possono anche osservare modelli di scali portuali diversi in Sud America e in Africa, che probabilmente riflettono l'inizio ritardato della pandemia di Covid-19 e dei lockdown». Secondo l'UNCTAD, inoltre, non tutti i cambiamenti del numero di scali settimanali sono il risultato dell'impatto della pandemia perché la variazione del numero di scali può essere influenzata anche dai cambiamenti delle politiche commerciali che comportano mutamenti dei modelli commerciali nonché da normative che interessano la navigazione e i porti. A ciò si aggiunge pure l'effetto delle strategie di impiego delle navi adottate dalle singole compagnie di navigazione e dai consorzi armatoriali. «Ecco perché - ha specificato il responsabile della sezione Trade Logistics dell'UNCTAD, Jan Hoffmann - è interessante



esaminare anche altri indicatori, come le schedule del trasporto marittimo containerizzato », programmazione delle prossime partenze - ha evidenziato - che mostra il dispiegamento della capacità di carico delle flotte correlato alle aspettative delle compagnie di navigazione circa la domanda futura. Se nel terzo trimestre - ha spiegato - i viaggi marittimi containerizzati da e per Cina e USA hanno registrato una ripresa, le schedule mostrano un continuo calo per molte nazioni europee. Hoffman ha



L'Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Focus

sottolineato anche la necessità di analizzare con attenzione le schedule delle partenze presentate dalle compagnie marittime, in quanto in questo periodo vengono sovente programmate blank sailing, cioè l'annullamento di scali in determinati porti in assenza di una domanda sufficiente. Hoffmann ha avvertito inoltre della sussistenza del rischio di una sorta di dipendenza circolare determinata dal fatto che le aspettative delle compagnie di navigazione possono essere basate su previsioni economiche che a loro volta possono dipendere in parte dal lavoro di analisti economici che utilizzano dati desunti dalle schedule dei servizi marittimi containerizzati.

«Governo poco attento ai terminal»

Mancano ancora decreti attuativi e non si parla di riduzione dei canoni concessori

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Gli aiuti per il settore terminalistico-portuale sono pochi e sono ancora bloccati dalla mancanza di decreti attuativi»: a segnalarlo è Luca Becce, presidente di Assiterminal, associazione che riunisce buona parte dei terminal italiani. Mentre le compagnie marittime internazionali veleggiano con bilanci positivi grazie all'alto livello dei noli, i terminalisti portuali devono fare i conti con le conseguenze negative del coronavirus sulla loro produttività e sui loro bilanci. «Guardiamo con preoccupazione - afferma Becce a L'Avvisatore Marittimo - al calo dei traffici. Preoccupazione che è accentuata dalla difficoltà di vedere riconosciuta la nostra situazione da parte del ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dal governo». I numeri segnalati da Becce sono chiari. Il nolo per il trasporto di un container da Shanghai a Genova è passato dai mille dollari nel periodo precedente alla crisi fino a 4.000 dollari. Per contro le tariffe di movimentazione dei terminal non sono aumentate. Le compagnie hanno aumentato i noli tenendo ferme le navi, mettendo sul mercato soltanto quelle di dimensioni maggiori e saturando la stiva, con una crescita consistente dei noli. I servizi sono passati da settimanali a decadali o bisettimanali, il traffico di container, ma anche di rinfuse e soprattutto passeggeri, è diminuito. «Il dato certo è la diminuzione dei traffici. Nel primo semestre si va dal -75 per cento delle crociere al -13 per cento dei container. Sul fronte container c'è stato un lieve miglioramento a agosto, ma siamo sempre in campo negativo. Il dato incerto è che nessuno è in grado di prevedere che cosa accadrà. Apprezziamo l'annuncio del governo che non ci sarà un nuovo lockdown generalizzato, ma anche l'inasprimento delle misure in singole porzioni di territorio avrebbe un effetto pesante. Inoltre ci aspettiamo che le misure di riduzione dei costi attuate dalle imprese durante il lockdown avranno presto un effetto anche sui consumi. E se calano i consumi, cala il flusso delle merci». Becce snocciola le misure attuate (poche) e quelle non attuate, per segnalare come il settore sia stato penalizzato. «Nel decreto di marzo ci sono state misure generalizzate, quindi rivolte anche ai terminal: la cassa integrazione, che però è stata usata poco, perché il settore è rimasto in attività; l'annullamento dell'Irap, che non è stato risolutivo sui conti delle imprese, anche se tutto aiuta. Abbiamo chiesto misure specifiche, come una norma con modalità omogenee su tutto il territorio nazionale per consentire alle Authority la riduzione parziale e temporanea dei canoni concessori. Siamo fermi al decreto aprile, con la dotazione di 10 milioni di euro complessivi e l'invito a utilizzare le riserve degli enti portuali. Ma anche su questo punto non c'è chiarezza sulle procedure, mancando sempre il decreto attuativo». Intanto l'associazione si è attivata sul fronte del Recovery fund, che non copre le difficoltà dei bilanci dovute al Covid-19, ma premia le iniziative di innovazione. Assiterminal ha aperto un bando interno per raccogliere progetti da portare entro metà ottobre al governo e di qui all'Unione europea. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

