



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 04 ottobre 2020**



Prime Pagine

04/10/2020	Corriere della Sera	7
<hr/>		
04/10/2020	Il Fatto Quotidiano	8
<hr/>		
04/10/2020	Il Giornale	9
<hr/>		
04/10/2020	Il Giorno	10
<hr/>		
04/10/2020	Il Manifesto	11
<hr/>		
04/10/2020	Il Mattino	12
<hr/>		
04/10/2020	Il Messaggero	13
<hr/>		
04/10/2020	Il Resto del Carlino	14
<hr/>		
04/10/2020	Il Secolo XIX	15
<hr/>		
04/10/2020	Il Sole 24 Ore	16
<hr/>		
04/10/2020	Il Tempo	17
<hr/>		
04/10/2020	La Nazione	18
<hr/>		
04/10/2020	La Repubblica	19
<hr/>		
04/10/2020	La Stampa	20
<hr/>		

Primo Piano

03/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	21
<hr/>			
03/10/2020	ladiscussione.com/		22
<hr/>			
03/10/2020	Lo Speciale	<i>GIANLUCA MIGLIOZZI</i>	23
<hr/>			
03/10/2020	The Medi Telegraph		24
<hr/>			

Trieste

04/10/2020	Il Piccolo Pagina 13	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	25
<hr/>			

04/10/2020	Il Piccolo Pagina 13	D.D.A.	26
<hr/>			
03/10/2020	Ship Mag		27
<hr/>			
Trieste, Bologna: ecco perché l'operazione HHLA è vantaggiosa per il porto			

Venezia

04/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 2		28
<hr/>			
Ore 8.35: si alza il Mose le dighe fermano la marea			
04/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 4	F. B.	30
<hr/>			
«Commosso ora il "pilota" Manutenzione fondamentale »			
04/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 4		31
<hr/>			
Brugnaro: «Sconfitti i No a tutto» L' Agenzia divide Roma e Venezia			
04/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 4	A. Zo.	33
<hr/>			
Dieci navi merci ferme i timori per il Porto e la conca da rifare «Usò sia compatibile»			
04/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 5		34
<hr/>			
Gli irriducibili contrari «Resta un' opera sbagliata Le onde ieri non c' erano»			
04/10/2020	Corriere della Sera Pagina 5	GIAN ANTONIO STELLA	35
<hr/>			
Evviva le dighe gialle Venezia batte l' alta marea (ma ci sono voluti 40 anni)			
04/10/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 14	Giuseppe Pietrobelli	37
<hr/>			
Venezia, sei miliardi e finalmente sentirli. Il Mose ha fermato l' acqua alta a San Marco			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 2	MICHELE FULLIN	38
<hr/>			
Acqua alta e città all' asciutto Il Mose al debutto: funziona			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 2	GIANLUCA AMADORI	40
<hr/>			
I verbali, la grande retata, i processi: un caso ancora aperto			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 3		41
<hr/>			
Agenzia per Venezia Il sindaco: esproprio Martella: non capisci			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 5	DAVIDE SCALZOTTO	42
<hr/>			
Tempi, costi e poteri: i nodi del Mose			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 26	DAVIDE TAMIELLO	44
<hr/>			
Il Mose fa felice la città «E' la nostra rinascita»			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 27	MICHELE FULLIN	46
<hr/>			
L' uomo delle barriere «Il sistema funziona Adesso è dimostrato»			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 27		48
<hr/>			
Previsti 110/115 centimetri alle 12.25 ma oggi le paratie non si alzeranno			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 28		49
<hr/>			
«Eravamo di nuovo pronti al peggio: ci siamo ricreduti»			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 29	DIEGO DEGAN	52
<hr/>			
Chioggia, stop Baby Mose «Ci pensa quello grande»			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 29	LORENZO MAYER	53
<hr/>			
Marginamenti e dighe mobili E Pellestrina resta all' asciutto			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 31	DAVIDE SCALZOTTO	54
<hr/>			
Costa: «Così convinsi la giunta rossoverde e il governo di destra»			
04/10/2020	Il Gazzettino Pagina 31	ALBERTO FRANCESCONI	56
<hr/>			
«Subito una cabina di regia per garantire l' uso del porto»			
04/10/2020	Il Giornale Pagina 1	Carlo Lottieri	57
<hr/>			
Il Mose funziona, viva le grandi opere			
04/10/2020	Il Manifesto Pagina 6		58
<hr/>			
Venezia, «miracolo» fuori tempo massimo			
04/10/2020	Il Messaggero Pagina 2		59
<hr/>			
La prima volta del Mose (dopo 30 anni di attese) Venezia resta all' asciutto			

04/10/2020	Il Messaggero	Pagina 16		60
<hr/>				
04/10/2020	Il Resto del Carlino	Pagina 5		62
<hr/>				
04/10/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 2	Jacopo Gilliberto	64
<hr/>				
04/10/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 2	J.G.	65
<hr/>				
04/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2	ALBERTO VITUCCI	66
<hr/>				
04/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	ALBERTO VITUCCI	68
<hr/>				
04/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 6	MANUELA PIVATOM.P.	69
<hr/>				
04/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 6	GIANPIERO DALLA ZUANNA	70
<hr/>				
04/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 8	A.V.	71
<hr/>				
04/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 8	ALBERTO VITUCCI	72
<hr/>				
04/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 9	MITIA CHIARIN	73
<hr/>				
04/10/2020	La Repubblica	Pagina 8	DAL NOSTRO INVIATO PAOLO BERIZZI	74
<hr/>				
04/10/2020	La Stampa	Pagina 7	NICCOLÒ ZANCAN	76
<hr/>				
04/10/2020	La Verità	Pagina 12		78
<hr/>				
03/10/2020	Primo Magazine		GAM EDITORI	80

Savona, Vado

03/10/2020	Savona News			81
<hr/>				

Genova, Voltri

03/10/2020	Sea Reporter			82
<hr/>				
03/10/2020	The Medi Telegraph			84
<hr/>				

La Spezia

04/10/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 34		85
<hr/>				

Ravenna

04/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 42		86
<hr/>				

04/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 44	87
<hr/>		

Marina di Carrara

04/10/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 37	88
<hr/>		

Livorno

04/10/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 45	90
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

04/10/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 50	91
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/10/2020	Corriere Adriatico Pagina 8	92
<hr/>		

04/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	93
<hr/>		

04/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	94
<hr/>		

04/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	95
<hr/>		

04/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	96
<hr/>		

04/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 35	97
<hr/>		

04/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 35	98
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/10/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31	99
<hr/>		

Napoli

03/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 100
<hr/>		

03/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 101
<hr/>		

03/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	102
<hr/>			
03/10/2020	Sea Reporter		103
<hr/>			
03/10/2020	Informazioni Marittime		104
<hr/>			

Brindisi

04/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 29	106
<hr/>			
04/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 55	107
<hr/>			

Taranto

04/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 46	109
<hr/>			
03/10/2020	AgenPress		110
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

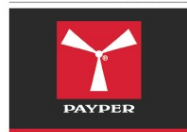
04/10/2020	Gazzetta del Sud	Pagina 27	111
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Dopo i casi di Covid

L'Asl: il Napoli non può partire

Ma la Juve: saremo in campo

di **Colombo** e **Scozzafava** alle pagine 42 e 43



Il commento

Decisione a sorpresa: così si gioca una partita con regole diverse

di **Daniele Dallera** a pagina 28



Che cosa serve ora

OBEDIENZA CIVILE: L'ANTIVIRUS

di **Carlo Verdelli**

Il capo supremo di quelli che è solo un raffreddore, Donald Trump, è positivo, come già successo ad altri campioni del folle gioco dello struzzo, da Boris Johnson al brasiliano Bolsonaro, al bielorusso Lukashenko. Un contrappasso assolutamente casuale, che dà però la misura che l'unica vera difesa contro il coronavirus non è il censo né il rango (quello vale semmai per le possibilità di cura) ma il rispetto dei precetti per contrastarlo. Da Israele alla Francia, si moltiplicano i Paesi che stanno innestando una brusca retromarcia rispetto al ritorno alla normalità. Il milione di morti appena raggiunto nel mondo, e già superato, dovrebbe essere un monito sufficiente. Dovrebbe.

Nessuno si augura nuovi lockdown, con danni incalcolabili per la faticosissima ripartenza economica di cui ogni nazione, e specialmente la nostra, ha disperato bisogno. Ma per evitare il doppio peggio (sanitario e finanziario), per scongiurare il rischio incalcolabile di altri blocchi totali, non basta sminuire il pericolo né pregare che la coda lunghissima del male ci passi sopra risparmiandoci. Servono regole semplici e non derogabili, la determinazione nel farle rispettare, e un'obbedienza civile che si era manifestata, salvando vite e reputazione dell'Italia, nella scorsa primavera ma che adesso sembra essersi dissolta, con la stessa rapidità con cui era miracolosamente comparsa, dal commovente popolo dei balconi alla solidarietà generale per medici e infermieri in prima linea.

continua a pagina 28

GIANNELLI



Italia, contagi record. Soldati per i controlli

Giallo su Trump: «Non è fuori pericolo»

COME SI È AMMALATO?

Donald, il ritorno dei complottisti

di **Massimo Gaggi**

Le notizie su Trump hanno scatenato i complottisti: c'è chi pensa che il virus sia stato inoculato di proposito, per altri il contagio è una burla.

a pagina 11

Mentre in Italia il numero dei contagi continua a crescere portandoci ai livelli di aprile (2.844 nuovi positivi, 27 morti) e tornano i soldati nelle strade per verificare che siano rispettate le regole anti-Covid, in America si tingono di giallo le notizie sulla condizione di Trump dopo il suo ricovero in ospedale. Per il suo entourage «sta meglio», ma il team dell'ospedale: «Non è fuori pericolo».

da pagina 8 a pagina 13

REMUZZI SUI DATI DELLA LOMBARDIA

«L'effetto immunità»

di **Stefano Landi**

«Nelle aree dove il virus è circolato in passato sembra che ora circoli meno e con effetti diversi. C'è una buona dose di immunità diffusa, ma non possiamo considerarla di gregge», dice il professor Giuseppe Remuzzi.

a pagina 13

Due morti e due dispersi. Colpite Val d'Aosta, Liguria e Emilia-Romagna. Il Po sale di tre metri

Nord, crollano ponti e strade

Piemonte, mai così tanta pioggia da 20 anni. Venezia, il Mose ferma l'acqua alta

di **Giusi Fasano**

Due morti e due dispersi: il bilancio dell'ondata di maltempo che ha colpito il Nord. Ponti crollati, strade franate e sommerse dal fango. Colpito in particolare il Piemonte: mai così tanta pioggia da 20 anni. Danni ingenti anche in Emilia-Romagna, Val d'Aosta, Liguria. Unica nota positiva: il Mose ha fermato l'acqua alta a Venezia.

da pagina 2 a pagina 6



Il ponte sul fiume Sesia crollato a Romagnolo, in provincia di Novara: chiuso nella notte era stato riaperto da poco

NOI E L'ALTA MAREA

Evviva le dighe: ce l'abbiamo fatta 40 anni dopo...

di **Gian Antonio Stella**

Evviva. Ieri mattina, quaranta anni dopo la decisione di puntare sulle dighe mobili, le paratie del Mose si sono infine sollevate. E tra il sollievo di amici e nemici hanno lasciato Venezia all'asciutto. Prima di buttar via gli stivali ascellari, però, è meglio aspettare...

a pagina 5



Le 78 paratide del Mose entrate in funzione con successo ieri, a proteggere Venezia dall'innalzamento della marea

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

ACCADEMICI, MA AL LIMITE DELLA DOCENZA

Al limite della docenza. Se le sono dette di santa ragione. Dette, non date: meglio così, di ragionevolesse c'è ben poco. Causa impennata nuovi contagi, il virologo Roberto Burioni è tornato su Twitter per prospettare un possibile secondo lockdown. L'ipotesi non è andata giù all'economista Michele Boldrin: «Pensare sia lo strumento a cui pensare per minimizzare i danni vuol dire essere profondamente in malafede».

A quel punto i due hanno



Sfida tv Roberto Burioni (sopra) e Michele Boldrin

cominciato a indossare i costumi del wrestling. Burioni ha invitato gli economisti a smettere di giocare al dottore, Boldrin gli ha risposto di occuparsi dei malati, allora Burioni gli ha ricordato che le malattie lui può solo prenderselo e non commentarle. Boldrin ha rivendicato il diritto di commentare le «scemenze dei virologi televisivi» e a quel punto i due hanno raggiunto l'apice dell'egolatria e della vanità. Burioni ha ricordato a Boldrin che anche lui è profes-

sore ordinario e l'altro: «Tu non sei un professore ordinario come me, e comunque mi frega meno di zero dei titoli».

Certo, se la vita accademica è fatta di questi (in)docenti da tastiera preoccupa più il tribalismo universitario del coronavirus. Per il secondo si spera in un vaccino.

E ancora una volta si conferma che l'insulto è privilegio dei «laureati», gli unici capaci di offendere con consapevole perfidia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ELODIE RACCONTA SÉ STESSA

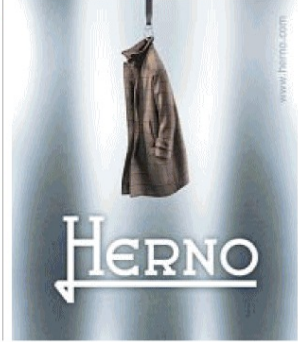
«Droghe, bulli e vite a perdere Uscirne si può»

di **Chiara Maffioletti**



«Il passato, la mia fortuna: ho visto la vita cruda fin dall'inizio e non l'ho subita», racconta la cantante Elodie.

a pagina 25



01004
9 7711 20 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano



Maltempo, con le prime piogge tornano i disastri. Le comunità montane protestano in Piemonte: dove sono finiti i soldi per le opere ambientali?



Domenica 4 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 274
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

IL MINISTRO AMENDOLA

“Cento progetti per il Recovery: basta liti sul Mes”



◉ MARRA A PAG. 5

LA PISTA DEI 49 MILIONI

Legga, a Bergamo ripuliti i server lussemburghesi

◉ RICCA E VERGINE A PAG. 4

IL CONSIGLIERE MARRA

“Davigo al Csm, nessuna norma impone l'addio”

◉ BARBACETTO A PAG. 4

L'IMPERO DEI ROTELLI

Giallo S. Donato: un ex petroliere tunisino nel Cda

◉ A PAG. 11

» TRUMP IN OSPEDALE

Casa Bianca da film: quando subentra il vice

» Sabrina Provenzano

L'invocazione della clausola 4 del 25° emendamento costituzionale, che consente la deposizione del presidente degli Stati Uniti in carica, per manifesta incapacità di esercitare i poteri e doveri del suo ufficio, è uno scenario così drammatico e pieno di incognite da essere stato sfruttato ampiamente, come snodo narrativo di grande potenza, da registi e sceneggiatori.

A PAG. 17

4 gatti per Salvini

L'EVOLUZIONE DELLA DESTRA



L'ENNESIMO FLOP SOGNAVA UNA PIAZZA ANTI-GIUDICI TIPO B. MA DOPO L'UDIENZA NIENTE FOLLA NÉ MARTIRIO: IL PM CHIEDE DI ARCHIVIARE

◉ CAPORALE, NATANGELO E PROIETTI A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

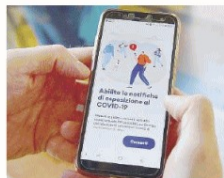
- Padellaro Furfanti nel tempio a pag. 12 • Colombo Trump e il virus a pag. 13
- Ranieri Sto con Carrère a pag. 15 • Mercalli Brigitte si chiama Alex a pag. 13

COVID-19 Parigi chiude Ippolito: “Ora dipende tutto da noi”

Nuovo picco e ricoverati in crescita al Centro-Sud

■ Ancora un aumento dei nuovi contagi: 2.844 con 27 morti. Conte e Speranza preparano un nuovo Dpcm. Il governo rilancia la campagna per la App di tracciamento degli infetti: scaricarla tutti per prevenire di più. Madrid chiude, la capitale francese zona rossa

◉ DELLA SALA E PASCIUTI A PAG. 8 - 9



Mannelli



La cattiveria

La Boschi (It): “Bisogna permettere al cittadino di scegliere”. In quale collegio paracadutarla

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

BERSANI E IL NUOVO DISCO

“Ci ho messo un po’, ma la maga diceva: ‘Morirai a 35 anni’”

◉ FERRUCCI A PAG. 20 - 21



MEMORIE DELLA SHOAH

Primo Levi, quel cappotto del lager ritrovato per caso

◉ NOVELLI A PAG. 19

I penta-tafazzi

» Marco Travaglio

Giuro che mi sto leggendo, per dovere professionale, tutte le cronache, le interviste, i retroscena, i sussurri e le grida che precedono i faticosi stati generali 5Stelle (e me la pagheranno). Ma confesso di continuare a non capire perché mai dovrebbero scindersi. Nella gara a chi spara l'immagine più auto-flagellatoria - siamo come l'Udc; anzi, come l'Udeur; manno, come la Costa Concordia; altro che scatoletta, noi siamo il tonno - manca qualcuno che trovi quello giusto: una via di mezzo tra Fanfani e Tafazzi. Mi spiego: i 5Stelle, stando alle cronache, erano morti ancor prima di nascere. Eppure, dopo 11 anni, sono ancora lì. Le elezioni regionali, a causa delle liste civetta e del maggioritario secco, le perdevano anche quando vincevano le Politiche. Le Comunali le han vinte nelle città distrutte da destra e sinistra (Parma, Livorno, Roma, Torino). Le Politiche, grazie al proporzionale, le han vinte due volte su due: nel 2013 e nel '18. La prima volta tutti gli altri si sono coalizzati contro di loro. La seconda l'ammucchiata non aveva i numeri e ha dovuto fare i conti con loro. Con la Lega è andata com'è andata. Col centrosinistra, fra alti e bassi, sta funzionando. In due anni e mezzo, i 5Stelle hanno sperimentato cosa vuol dire governare con Salvini (che li ha traditi ogni giorno per 14 mesi e poi una volta per tutte l'8 agosto 2019); e cosa vuol dire governare col Pd (che li rispetta e sta ai patiti). Intanto, dall'una e dall'altra alleanza, han portato a casa un bel pezzo del loro programma: molto più di quanto abbiano ottenuto Lega e Pd. Eppure han perso consensi; ma sono più importanti la Spazzacorrotti, la Bloccaprescrizione, le manette agli evasori, il reddito di cittadinanza, il Dignità, il blocco del trivelle, il taglio dei parlamentari e dei vitalizi, o qualche punto percentuale? Non era Grillo a dire che, esaurito il programma, il M5S si sarebbe estinto? Il programma è tutt'altro che esaurito: tutta la parte green, che 11 anni fa pareva la solita chimera del comico-utopista, irrisa e osteggiata da destra e sinistra, avrà dal Recovery Fund le risorse per diventare realtà.

Di questo dovrebbero parlare in vista del congresso, anziché guardarsi l'ombelico, spararsi sui piedi e ammorbacarsi con chisseneffrega come Rousseau, i rapporti con Casaleggio, i 2 o 3 mandati. Di Battista dice che se passa l'alleanza organica col Pd, lui prende e se ne va (dove?). Ma il Pd non è più quello che prendeva ordini da Re Giorgio o dal Giglio Magico, governava con Monti, B. Alfano e Verdini, copiava le ricette di Confindustria e delle banche d'affari, tentava di scassare un terzo della Costituzione e affogava negli scandali.

SEQUE A PAGINA 24





il Giornale



DOMENICA 4 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 236 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

CONTROCULTURA **Extraliscio, l'avanguardia balla al ritmo delle balere** Gnocchi a pagina 21

L'ACCUSA NON REGGE

I giudici stanno con Salvini

Svolta nel caso Gregoretti, il pm chiede l'archiviazione per il leghista. Conte e il governo chiamati a testimoniare

■ Mentre il pm chiede di archiviare la posizione di Matteo Salvini sulla nave Gregoretti, il gup Nunzio Sarpietro vuole interrogare Giuseppe Conte, Luigi Di Maio, gli ex ministri dei Trasporti e della Difesa Danilo Toninelli e Elisabetta Trenta, e l'attuale ministro dell'Interno, Luciana Lamorgese per esplorare le dinamiche interne al Consiglio dei ministri rispetto alle decisioni su porti chiusi e lotta all'immigrazione.

servizi da pagina 2 a pagina 6

I SOLONI DI SINISTRA

LA POLITICA SEQUESTRA DAI GIUSTIZIALISTI

di Alessandro Sallusti

Girillini e sinistra, opinionisti e presunti esperti di diritto lo avevano già condannato senza appello: Matteo Salvini va processato e condannato per il blocco dei porti del 2019. Invece non solo non la pensano così i pm che hanno in mano il suo fascicolo e che per ben due volte hanno chiesto il suo proscioglimento, ora anche il Gup - il giudice che deve decidere sul rinvio a giudizio - ha seri dubbi sulla fondatezza dell'ipotesi di reato (sequestro di persona). Al punto che ieri, invece che dare il via libera al processo, il Gup ha deciso per un approfondimento chiamando come testimoni il premier Conte, Di Maio, gli allora ministri Toninelli e Trenta oltre all'attuale ministra dell'Interno Luciana Lamorgese.

Il prototipo del colpevolista militante si chiama Gianrico Carofiglio, ex magistrato, ex senatore del Pd, oggi scrittore famoso per il suo ego smisurato che esibisce con arroganza in numerosi salotti televisivi. L'altra sera, ospiti io e lui da Lilli Gruber a *Otto e mezzo*, con un tono accettato dall'odio ha contestato la mia tesi innocentista sul leader leghista: lei non sa nulla di giustizia - mi ha apostrofato - io invece ne so, conosco i codici e dico con certezza che il reato c'è stato. E giù con una complicata e noiosa lezione di diritto penale.

Carofiglio, in linea con la migliore tradizione della sinistra, spaccia per verità assoluta ciò che non lo è, come dimostra l'udienza di ieri nella quale più di un magistrato in servizio ha avuto seri dubbi o addirittura escluso la colpevolezza di Salvini. In quanto a seminare odio, a manipolare la realtà e abusare del potere (mediatico, politico o giudiziario che sia) i democratici Carofiglio d'Italia non sono secondi a nessuno, al loro confronto Matteo Salvini è una educanda.

Resto convinto che bloccare i porti in quel modo sia stata una mossa politicamente efficace, per quanto inutile (o comunque con effetti marginali) nella pratica. Ma sono altrettanto convinto che alla democrazia e all'immagine del Paese, rispetto a quelle forzature, abbia fatto assai più male questa inchiesta farsa, indipendentemente da come andrà a finire. Se in questa storia c'è un sequestrato non è certo il povero immigrato. Qui hanno provato a sequestrare la libertà fisica di Matteo Salvini e, cosa più grave, la libertà d'azione della politica.

DUE MORTI E 21 DISPERSI SALVATI

Il maltempo devasta il Piemonte

Tiziana Paolucci

alle pagine 14-15



APOCALISSE Il ponte di Romagnano Sesia aperto e poi crollato

IL COMMENTO

Il Mose funziona, viva le grandi opere

di Carlo Lottieri

Venezia aspettava la giornata con scetticismo. Molti ragazzi delle scuole superiori, alle 10 di mattina, sono stati lasciati andare a casa, dato che il punto massimo dell'acqua alta - intorno ai 135 cm - era previsto per mezzogiorno. E invece la città è rimasta (...)

segue a pagina 15

L'ANALISI

Tentazione centro, Lega dilaniata

di Vittorio Macioce

Catania, lì sul fronte del porto, dove si svolge il processo a Matteo Salvini. Accade questo. Conte, Di Maio, Toninelli che al tempo della nave Gregoretti erano con lui al governo fanno finta di non conoscerlo dalla (...)



po' dovrebbe stupirti. Ecco, come a

segue a pagina 5

IL VIMINALE: «ESERCITO E CONTROLLI CONTRO IL VIRUS»

Napoli isolato, caos Serie A

Ma la Juve vuole giocare

Matteo Basile e Franco Ordine

LA «PANCIA» DEL PAESE

■ Non è ancora allarme rosso, come in altri Paesi, ma la curva dei contagi in salita preoccupa il governo, che si prepara ad affrontare un'eventuale altra emergenza predisponendo nuove strette. Anche con l'intervento dell'esercito, se necessario. Intanto è caos: i contagiati di Juve e Napoli rischiano di fermare la serie A.

Migranti e virus

Ogni governo ha la sua paura

di Felice Manti

a pagina 11

con Damascelli e Tagliaferri alle pagine 10-11 e 12

PER I MEDICI «STA BENE», ALTRE FONTI: «CONDIZIONI ALLARMANTI»

Giallo di Stato sulla salute di Trump

Rebecca a pagina 13

L'articolo della domenica

Come ingannare i social che ci invadono

di Francesco Alberoni

Nel campo della comunicazione, dell'informazione dei consumi attraverso il web, si sono formate delle spaventose concentrazioni di potere come non sono mai esistite nel passato. Ne abbiamo un esempio in *Amazon*, un monopolio sovranazionale che vince e assorbe tutta la concorrenza perché dà un servizio perfetto e perché è a conoscenza degli interessi, delle preferenze, dei gusti di tutti i suoi potenziali consumatori. Può fare offerte differenziate a ciascuno di loro in base ai loro gusti e poi offrire loro il miglior servizio possibile. E questo vale, anche se in forma (...)

segue a pagina 4

LA FOTO DI UN TURISTA FA IL GIRO DEI SOCIAL

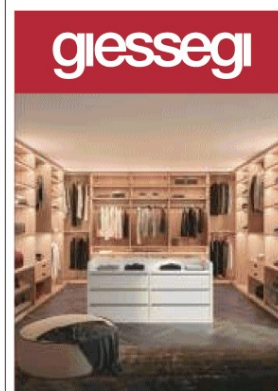
Da San Babila al Castello

Milano è invasa dai topi

Chiara Campo

Imilanesi (non solo loro) hanno ancora in testa le immagini choc di un mese fa. Decine di topi spuntavano fuori dai cespugli e scorrazzavano tranquillamente nelle aiuole della centralissima piazza San Babila mentre la gente passava con le borse dello shopping. Le immagini hanno fatto il giro del web e sollevato proteste. «Milano come Roma, la città di Beppe Sala come quella di Virginia Raggi, ecco il vero volto dell'inciuco giallorosso» aveva commentato l'eurodeputata leghista Silvia Sardone. Per far tacere le polemiche e sferrare i roditori, il Comune intanto ha tagliato i cespugli. Ma l'«invasione» continua. Ieri mattina (...)

segue a pagina 17



IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) ...



IL GIORNO

DOMENICA 4 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

Milano, stroncato dalla leucemia 14 anni fa

Carlo, beato a 15 anni
«Fede e giusto esempio
per la generazione web»

Ballatore a pagina 14



Crema, dopo l'autopsia sul prof

Mamma Pamiro:
un incidente?
Io non ci credo

G.Moroni e Ruggeri a pagina 16



Trump sfida il Covid: voglio uscire

Il presidente ancora in ospedale, ha avuto bisogno dell'ossigeno. «Era in condizioni preoccupanti». In Italia oltre 2.800 contagi
Il Viminale: prefetti, più controlli. Pronti i militari. Un altro calciatore positivo, l'Asl ferma il Napoli per 14 giorni: salta match con la Juve

Servizi nel **qs**
e da pag **6** a pag **9**

Le nuove restrizioni

Quelle colpe
addossate
ai cittadini

Sandro
Neri

Dunque, ci risiamo. Dopo la proroga dello stato d'emergenza, ora esteso al 31 gennaio, si paventano nuove misure restrittive e, soprattutto, si agita lo spettro di un nuovo collasso degli ospedali. L'incubo che, all'inizio della scorsa primavera, aveva rapidamente portato alle «zone rosse» e a una sospensione, decreto dopo decreto, delle libertà personali. A generare il nuovo allarme, l'aumento dei contagi e il proliferare dei focolai. La sensazione è che la colpa della risalita del numero dei positivi al Covid 19 venga addebitata ai cittadini. Quindi se in Italia la situazione è migliore che nel resto d'Europa, il merito è delle scelte del governo; se peggiora, la responsabilità è degli italiani.

Segue a pagina 14

IL MALTEMPO FLAGELLA IL NORD ITALIA: DISTRUZIONE, MORTI E DISPERSI
PRIMA VOLTA DEL MOSE A VENEZIA, PIAZZA SAN MARCO RESTA ASCIUTTA

Strade
e case
franate
a Limone
Piemonte

IL DISASTRO

Belardetti, Ponchia e Bartolomei alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Baby-gang
all'uscita di scuola
rapina ragazzino
Due arresti

Palma e Vazzana nelle Cronache

Milano

Quiz, reality, fiction
La ripresa
comincia da qui

Gianni nelle Cronache

Milano

Tampone da rifare
bimba disabile
«prigioniera» in casa

Servizio nelle Cronache



Caccia alla Camera d'ambra trafugata in Russia

Tesoro nazista nel relitto
Il mistero del mar Baltico

Giardina a pagina 17



Ezio Greggio e gli esordi della tv privata

Formidabile quel Drive In
«Così ho conquistato Silvio»

Bogani alle pagine 18 e 19

Galleria Cavour

In Galleria Cavour
si diffonde
un nuovo profumo

FARINI 14, il profumo d'ambiente,
l'essenza dell'ospitalità.

Ti seduce in Galleria, lo scopri su www.galleriacavourbologna.com



Alias Domenica

SCRITTRICI MESSICANE Guadalupe Nettel e la grande Dávila; tra reale e possibile, tutti i racconti di Javier Mariás; l'autobiografia di Oliver Stone



Visioni

CINEMA Le Giornate del Muto di Pordenone in modalità on-line con un programma propizatorio

Beatrice Fiorentino pagina 11



L'ultima

ALGERIA Protesta in lockdown, la stretta del regime sui prigionieri politici e la libertà di espressione

Stefano Mauro, Giuliana Sgrena pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

DOMENICA 4 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 237

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

EMERGENZA TRA CUNEO E VERCELLI: DUE VITTIME. CROLLI E FIUMI IN PIENA. PAESI ISOLATI

Alluvione in Piemonte: è catastrofe



Comuni isolati, fiumi esondati, dal Tanaro al Sesia, ponti e case crollate, strade bloccate, sfollati, fango e paura. Il Piemonte e il Nord Ovest del Paese si sono ritrovati sott'acqua dopo ventiquattro ore di intensissima pioggia, che per la quantità straordinaria, segno dei cambiamenti climatici, ha superato il record del 1958. Un

morto in Valsesia, provincia di Vercelli, e un disperso, un pastore, nel Cuneese, la zona più colpita con danni ingenti, soprattutto a Limone Piemonte, dove è crollata una palazzina costruita vicino a un torrente. Una vittima anche in Valle d'Aosta; fiumi in tempesta in Liguria, a Ventimiglia.

RAVARINO A PAGINA 6

Mose/Clima

Venezia, «miracolo» fuori tempo massimo

GIANFRANCO BETTIN

Mentre il nord subiva i flagelli di un clima mutante e fuori controllo, tra morti e dispersi, esondazioni, frane, crolli, smottamenti, bombe d'ac-

qua e venti furiosi, Venezia, città fra le più esposte all'inclemenza del tempo «fuori di sesto», ha vissuto ieri una giornata di sollievo. — segue a pagina 6 —

all'interno



America zona rossa

Voci discordanti sulle condizioni di salute di Trump

MARINA CATUCCI PAGINA 7

A Roma ieri foto AP



Curva pericolosa

I contagi da Covid arrivano a 2843, il picco più alto dal 24 aprile. 27 vittime in un solo giorno. Nel Lazio il numero maggiore di ricoveri, a Roma servizi sanitari già in affanno. L'allarme di Mattarella. Il Viminale invia l'esercito per i controlli. Domani le nuove misure in Cdm pagina 5

Il corpo del reato

La Casa bianca come scena del crimine

FABRIZIO TONELLO

al punto di vista medico la Casa Bianca è un focolaio del Covid-19 è accertato. Non solo Donald e Melania ma anche i consiglieri più vicini al presidente KellyAnne Conway, Hope Hicks, Bill Stepien, insieme a due senatori repubblicani. — segue a pagina 7 —

Caucaso

L'Armenia: «Pronti alla tregua». Allarme per le vittime civili

YURI COLOMBO PAGINA 9

Lele Corvi



SALVINI/CASO GREGORETTI Catania, il gup convoca Conte e quattro ministri



Meglio di così, forse, al leader della Lega non sarebbe potuta andare. Il gup di Catania Sarpietro, a cui spetta la decisione sull'eventuale rinvio a giudizio di Salvini per il caso della nave Gregoretti, ha deciso di ascoltare anche il premier Conte e 4 ministri. Lampedusa ricorda la strage del 2013. LANCARI, FIOCCHIARO, COLOMBO, MERLI PAG. 2/3

Sinistra

Nuovo bipolarismo e la(dura) prova delle alleanze

ALDO CARRA

Con l'ultima tornata elettorale il governo Conte si è consolidato. Industriali e gruppi editoriali, accantonata la spallata, puntano a condizionarne le scelte candidandosi alla co-gestione. Un clima diverso si respira nel quadro politico e nel rapporto tra partiti. — segue a pagina —

all'interno

Ballottaggi Reggio Calabria, la Lega tenta la conquista

SILVIO MESSINETTI PAGINA 4

M5s Fico contro Di Battista difende l'accordo con il Pd

ANDREA CARUGATI PAGINA 4

Assisi Il papa firma la sua terza enciclica sociale

LUCA KOCCI PAGINA 6

Nagorno-Karabakh

La nuova guerra del Sultano della Nato

ALBERTO NEGRI

Perché l'incancrenito e remoto conflitto tra armeni e azeri nel Nagorno Karabakh diventa improvvisamente una questione internazionale anche se quasi nessuno, in primo luogo la Russia, avrebbe voluto che questo accadesse? — segue a pagina 9 —

01004 9 770925 2153030





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 274 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 4 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ASCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO LEO

L'Enciclica del Papa «Una Chiesa povera» il monito sulla tomba di San Francesco

Franca Giansoldati a pag. 38



Il regista su Sky La fiction di Guadagnino «Una commedia umana tra adolescenza e nevrosi»

Titta Fiore a pag. 12



Il rilancio PROGETTI RECOVERY DECIDA IL PREMIER

Romano Prodi

Da molti mesi è il Covid-19 il potente protagonista degli eventi globali. Questo non solo per gli enormi danni provocati alla salute e all'economia, ma anche per il condizionamento che la pandemia ha esercitato nei confronti delle politiche dei governi chiamati a gestirne le conseguenze. Naturale quindi dovere constatare che nel primo trimestre dell'anno il crollo maggiore dell'economia si è visto in Cina, dove tutto è iniziato.

Altrettanto doveroso è tuttavia riflettere sul fatto che lo stesso Paese, in conseguenza della severità delle misure adottate, è oggi l'unico a camminare con un tasso di sviluppo positivo. Ed è ugualmente necessario constatare che Francia, Spagna e Italia, nazioni ferite in modo particolarmente violento dalla rapida e generale diffusione del virus, abbiano subito una caduta dell'economia più forte della Germania, colpita finora in modo più limitato. E nemmeno deve stupire che la Gran Bretagna, con la sua sciagurata politica, si collochi al livello più basso di tutti i Paesi europei.

Per questo motivo i nuovi segnali di diffusione del Covid-19, che si stanno ovunque manifestando in modo così preoccupante, debbono essere accompagnati dai comportamenti necessari perché non si debba ripetere la chiusura di ogni attività. Fa perciò una certa impressione osservare che in Italia vi siano ancora resistenze nell'applicare le misure preventive (come le mascherine, le distanze e l'uso di Immuni).

Continua a pag. 39

Trump, giallo sulla salute Pence pronto a subentrare

► I medici: «Sta meglio». Ma dalla Casa Bianca: «Respira male, è servito l'ossigeno» Decise le prossime 48 ore. Il focolaio partito da una cerimonia senza mascherine

Anna Guaita Flavia Pomperti

È giallo sulla salute di Donald Trump. I medici dicono «stameglio», ma dalla Casa Bianca filtra che «è servito l'ossigeno». Per capire realmente quale sia il decorso del contagio da Covid del presidente Usa necessarie le prossime 48 ore. Pence pronto a subentrare.

Alle pagg. 6 e 7 con Evangelisti

La seconda ondata

I militari per controllare la movida Campania, superati i 400 positivi

Con l'impennata accertata dai tamponi, è la Campania la regione del record di contagiati. Per la prima volta dall'inizio dell'emergenza, i casi di positivi

hanno superato i 400. Sono 401, su 7498 test. E c'è anche un morto. Oggi De Luca al Viminale. In arrivo i militari. Di Fiore, Evangelisti, Gentili e Guasco alle pagg. 2, 3 e 4

Cartabellotta

«Servono più tamponi o gli ospedali rischiano di andare in tilt»

«Vanno aumentati i tamponi, altrimenti gli ospedali scoppierebbero». Lo spiega Nino Cartabellotta. Vazza a pag. 3

La crisi M5S

Di Battista senza senatori e la scissione che non fa male

Valentino Di Giacomo

Le truppe, i gruppetti, le correnti ci sono sempre stati, ma stavolta dentro il Movimento 5 Stelle la novità delle ultime ore è il tentativo di organizzare il malcontento unendo in un solo colpo i malcontenti che non vogliono accantonare l'esperienza di Rousseau e che, quindi, fanno asse con Casaleggio. Ma al Senato Di Battista non ha seguito.

A pag. 8

Il Nord in ginocchio Il Piemonte il più colpito: due morti



Il crollo del ponte sul fiume Sesia, in Piemonte (FOTO DAL PROFILO FB CENTRO METEO PIEMONTE)

Alluvione, crolla il ponte appena rifatto

Guasco, Nicola e Pirone alle pagg. 10 e 11

L'Asl ferma il Napoli scontro con la Juve campionato a rischio

«Tutti in quarantena». Gli azzurri rischiano il 3-0 Sfida di Agnelli: «Noi in campo». La Lega: «Si gioca»

E ora il Napoli rischia il 3-0 a tavolino nella partita contro la Juve in programma per stasera. Gli azzurri, ieri sera, al momento di partire per Torino, sono stati bloccati dall'Asl Napoli: ordinata la quarantena per il team azzurro, che dopo il contagio di Zielinski aveva registrato ieri anche quello di Elmas. Ma la Juventus si impunta: «Noi saremo in campo regolarmente». E la Lega conferma: «Si gioca».

Mautone, Taormina e Ventre alle pagg. 14 e 15

I calciatori e gli altri SCELTA GIUSTA NON VIVONO IN UNA BOLLA

Francesco De Luca

La Asl ferma la partenza del Napoli per Torino e la sfida con la Juve: adesso il calcio è seriamente a rischio.

Continua a pag. 38

L'anticipazione Il libro di Marco Esposito

SUD, QUANTE FAKE NEWS DAI BORBONE IN AVANTI

Alessandro Barbero

Fake Sud l'ho divorato da cima a fondo con grande piacere, e dunque sono ben contento di condividere le mie sensazioni con chi si appresta a seguire lo stesso percorso. Questo è un libro che entro una cornice unitaria analizza due argomenti molto diversi, che hanno beninteso un nesso, ma anche una eterogeneità irriducibile: a cui però io, che faccio lo storico, sono forse troppo sensibile. L'autore Marco



Esposito è convinto che siano due facce della stessa medaglia o, per usare la sua immagine, due oscillazioni opposte d'un pendolo: pregiudizi contro il Sud, e fake news neoborboniche a favore del Sud; e s'impegna a smontare gli uni e le altre. A me colpisce di più il fatto che dei pregiudizi contro il Sud, tema che occupa i primi due terzi del libro, l'autore non si limita a dimostrare l'infondatezza.

Continua a pag. 39. Viesti a pag. 9

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®

FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUTMIN.SANITA DEL 29/04/2020





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142-N° 274
ITALIA
Sped. in A.P. DL551/2003 conv. L. 4/6/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Domenica 4 Ottobre 2020 • S. Francesco d'

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Quelli della radio
Ringo: «Basta con questi fenomeni che spuntano da social e reality»
Barnabi a pag. 18



Alle 15 c'è Lazio-Inter
Roma, magia di Pedro e parate di Mirante: a Udine prima vittoria
Angeloni, Carina e Trani nello Sport



Il Messaggero
GOAL!
ilmessaggero.it/sport

Controlli accentrati
La funzione del premier nella corsa ai fondi Ue

Romano Prodi

Da molti mesi è il Covid-19 il potente protagonista degli eventi globali. Questo non solo per gli enormi danni provocati alla salute e all'economia, ma anche per il condizionamento che la pandemia ha esercitato nei confronti delle politiche dei governi chiamati a gestirne le conseguenze.

Naturale quindi dovere constatare che nel primo trimestre dell'anno il crollo maggiore dell'economia sia stato in Cina, dove tutto è iniziato. Altrettanto doveroso è tuttavia riflettere sul fatto che lo stesso Paese, in conseguenza della severità delle misure adottate, è oggi l'unico a camminare con un tasso di sviluppo positivo. Ed è ugualmente necessario constatare che Francia, Spagna e Italia, nazioni ferite in modo particolarmente violento dalla rapida e generale diffusione del virus, abbiano subito una caduta dell'economia più forte della Germania, colpita finora in modo più limitato. E nemmeno deve stupire che la Gran Bretagna, con la sua scagurata politica, si collochi al livello più basso di tutti i Paesi europei.

Per questo motivo i nuovi segnali di diffusione del Covid-19, che si stanno ovunque manifestando in modo così preoccupante, debbono essere accompagnati dai comportamenti necessari perché non si debba ripetere la chiusura di ogni attività. Fa perciò una certa impressione osservare che in Italia vi siano ancora resistenze nell'applicare le misure preventive (come le mascherine, le distanze e l'uso di Immuni).

Continua a pag. 16

Trump, i due giorni decisivi

► «Sta bene», «Non respira, cruciali le prossime 48 ore»: giallo sulla salute del presidente Usa
► Per lui usato anti-virus non validato. Donald al comando dall'ospedale, ma Pence è pronto

WASHINGTON «Sta bene». «Non respiri». Un giallo la salute di Donald Trump, positivo al Covid e ricoverato in un ospedale militare. I medici assicurano: le condizioni del presidente sono buone. Ma dalla Casa Bianca filtra che Trump avrebbe avuto bisogno di ossigeno e non è guarito. Così i media americani sono concordi: cruciali le prossime 48 ore. Se Trump si dovesse aggravare, Pence pronto a subentrare. I primi effetti sulle presidenziali: Biden costretto a non attaccarlo.

Evangelisti, Guaita e Pomperti alle pag. 7, 8 e 9

Vaccino per l'influenza, caos Lombardia
Contagi su, Mattarella preoccupato
I controlli affidati anche ai militari

Alberto Gentili

L'assalto del Covid-19 non si ferma. La seconda ondata dell'epidemia gonfia i muscoli anche in Italia: 27 morti e 2.944 positivi (con circa 1.400 tamponi in meno), il pic-



co più alto registrato da aprile. Sergio Mattarella manifesta «preoccupazione per l'aumento del ritmo del contagio e per le vittime che giorno per giorno continuiamo a registrare».

A pag. 4
Gusaco a pag. 4

Viaggio nelle piazze del divertimento
I romani si scoprono disciplinati
Mascherine e movida rallentata

Alessia Marani e Camilla Mozzetti

L'obbligo della mascherina mette il bavaglio alla movida. E questo il primo effetto dell'ordinanza del governatore



del Lazio Nicola Zingaretti nella Capitale, entrata in vigore ieri, in pieno week-end. Tra timori e maltempo, niente resse. Su 4mila verifiche, solo 30 le sanzioni.

A pag. 5

Maltempo al Nord Ovest: 2 morti. Venezia: il Mose blocca l'acqua alta



Il crollo del ponte dopo la riapertura

Il ponte crollato sul fiume Sesia in provincia di Vercelli (foto ANSA)
Servizi alle pag. 2 e 3 e un commento di Carlo Nordio a pag. 16

L'Asl ferma il Napoli «Positivi pericolosi» Campionato a rischio

► Contagio per Zielinski ed Elmas. Juve: noi in campo
Possibile il ko 0-3. Protocollo scavalcato, ira Figc-Lega

ROMA Napoli bloccato. Il campionato di Serie A ora è nel caos. Dopo la positività di Elmas e Zielinski, la Asl ferma la squadra di Gattuso per la trasferta a Torino dove stasera è in programma il match con la Juve. «Quarantena fiduciaria per 14 giorni». Ira della Lega («partita non rinviata») e della Figc: protocollo scavalcato. La Juve: noi in campo ci saremo. E il Napoli, che non è partito per Torino, rischia lo 0-3.

Bernardini, Mauro e Tina nello Sport

«Fratelli Tutti»
Papa, l'enciclica dopo gli scandali
Franca Giansoldati

«Chiesa povera e fraterna», sul sepolcro di Francesco, firma l'enciclica «Fratelli Tutti», il testo sul post-Covid.

A pag. 12

Via libera al superbonus: si alle assemblee di condominio in videochat
Dl agosto, megasaldi sulla merce invenduta

ROMA Due mesi di saldi supplementari. E una delle novità della seduta notturna del Senato che ha approvato il decreto agosto. Il provvedimento contiene misure per 25 miliardi contro la crisi economica legata alla pandemia. Tra gli emendamenti approvati c'è una misura in favore degli esercenti alle prese con la merce invenduta. B&B, agevolati i più piccoli. Il ministro Franceschini: così rilanciamo i centri storici. Ma scoppia l'ira degli albergatori. Via libera anche al superbonus: 165% nelle aree del sisma. Si alle assemblee di condominio in videochat.

Di Branco e Franzese a pag. 11

Gregoretti, infortunio in aula alla Bongiorno
Catania, i giudici convocano il governo
Conte e Lamorgese al processo Salvini



«È bello scoprire che i giudici non sono tutti comunisti». Una battuta, quella che Matteo Salvini dice dal tribunale di Catania è tornato giù al porto dove lo aspettano tutti a pranzo.

A pag. 10

IL TORO FAVORITO
IL GIORNALE «BRANCO»

Buona domenica Torò! Le ottobrate romane di una volta purtroppo non ci sono più, ma con Luna nel segno, che apre ufficialmente la vostra stagione autunnale, e i pianeti della fortuna rivolti con interesse ai segni di terra, voi potete certamente ricreare i celebri e dolci tramonti romani... come Stendhal, Goethe o Petrolini: «Tanto pe' cantà, perché me sento un friccio ner core, tanto pe' sognà...» Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

A pag. 13

Arrivano da tutta Europa, anche dall'Italia
Le nozze senza la burocrazia
Gibilterra diventa Las Vegas

Benedetto Sacca

Nozze con regole senza burocrazia. Gibilterra come Las Vegas: nel piccolo territorio britannico ora gli sposi arrivano da tutto il mondo. Italia compresa. Poche regole anti-Covid e le prenotazioni, com'era immaginabile, sono aumentate del 20 per cento in una manciata di settimane. Per trovare un giorno libero, bisogna accontentarsi del dicembre prossimo. Qui si sposarono John Lennon e Yoko Ono nel '69.

Svizzera, 3800 euro di salario minimo
«Qui basta appena»

ROMA Il salario minimo a Ginevra sarà di 3.800 euro mensili. «Con meno impossibile vivere», dicono. Il 58 per cento degli elettori del cantone svizzero ha votato sì alla proposta di legge popolare. Il salario minimo sarà di 21,3 euro all'ora.

A pag. 12

* € 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

DOMENICA 4 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

Gli albergatori: «In calo i contratti di affitto»

Riviera, in vendita centinaia di alberghi Anche a rate

Gradara a pagina 15



Trump sfida il Covid: voglio uscire

Il presidente ancora in ospedale, ha avuto bisogno dell'ossigeno. «Era in condizioni preoccupanti». In Italia oltre 2.800 contagi Il Viminale: prefetti, più controlli. Pronti i militari. Un altro calciatore positivo, l'Asl ferma il Napoli per 14 giorni: salta match con la Juve

Servizi nel **QS**
e da p. 6 a p. 9

Dopo la crisi del Coronavirus

La fraternità salverà l'Occidente

Davide Nitrosi

Anche se non possiamo mai dare per scontato ogni diritto conquistato, nessuno può negare che siano ormai incardinati nella società occidentale i concetti di libertà ed eguaglianza. Ed è ovviamente un bene. Ma se ci fermiamo a questo traguardo, compiamo un errore fatale per la democrazia e il modello di Occidente che conosciamo. I rivoluzionari francesi avevano scolpito una trinità che va ricostruita. Alla libertà e alla uguaglianza (concetti molto personali) avevano aggiunto la fraternità, concetto più comunitario e fondamentale in una società sfidata dal cambiamento. Oggi a rilanciarla non è un giacobino ma il Papa.

Continua a pagina 2

IL MALTEMPO FLAGELLA IL NORD ITALIA: DISTRUZIONE, MORTI E DISPERSI PRIMA VOLTA DEL MOSE A VENEZIA, PIAZZA SAN MARCO RESTA ASCIUTTA



Strade e case franate a Limone Piemonte

IL DISASTRO

Belardetti, Ponchia e Bartolomei alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, l'ordinanza

Mascherina obbligatoria in centro storico: subito 16 multe

Orlandi in Cronaca

Bologna, oggi la cerimonia

Padre Marella beato Festa in piazza col cardinale Zuppi

Selleri in Cronaca

Bologna, dopo il poker al Parma

Rossoblù in cerca di conferme a Benevento

Servizi nel **QS**

Caccia alla Camera d'ambra trafugata in Russia

Tesoro nazista nel relitto Il mistero del mar Baltico

Giardina a pagina 17



Ezio Greggio e gli esordi della tv privata

Formidabile quel Drive In «Così ho conquistato Silvio»

Bogani alle pagine 18 e 19

Galleria Cavour

In Galleria Cavour si diffonde un nuovo profumo

FARINI 14, il profumo d'ambiente, l'essenza dell'ospitalità.

Ti seduce in Galleria, lo scopri su www.galleriacavourbologna.com

BLUENERGY
cambia la tua vecchia caldaia e godi subito della detrazione del 36%.
Info su: www.blueenergygroup.it

DOMENICA 4 OTTOBRE 2020

IL SECOLO XIX

IL 35% DELLA SPESA RESIDUA LO POTRAI PAGARE ANCHE IN COMODE RATE.
Numero Verde **800 087 587**
* Per maggiori informazioni visita www.asi.univ.it o www.asipromozioni.gov.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 236, 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



Il torrente Vermeagna, a Limone, ha provocato danni enormi sfondando numerose strade e trascinando nella piena una casa situata nel centro del paese ANSA

IL GOVERNO STUDIA CONTROMISURE
Militari antimovida per arginare il virus
Genova, fiammata di nuovi contagi: 125

L'aumento dei contagi in Italia è costante e diffuso: ieri 2844 positivi, numeri simili ad aprile. E ora il governo si prepara a rafforzare i controlli mirati, i pattugliamenti contro gli assembramenti mettendo in campo i militari per verificare il rispetto delle norme. Fiammata di contagi anche in Liguria: ieri sono stati registrati 162 nuovi positivi, la maggior parte registrati nell'Asl3 genovese: 125. Impennata frutto della maggior circolazione del virus - come ha spiegato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, durante la consueta diretta Facebook sul punto della situazione - ma anche dall'ingente numero di tamponi. Ieri sono stati 4202 (2500 di questi fatti a Genova, numero quasi record. «Stiamo monitorando il cluster del centro storico - ha detto Toti - Il dato positivo è che i ricoveri in ospedale restano a un livello non preoccupante».

SERVIZI / PAGINE 8 E 9

IL BILANCIO, PER ORA, È DI 2 MORTI NEL VERCELLESE E IN VALLE D'AOSTA. CI SONO ANCHE 2 DISPERSI. ORE DI PAURA PER ALTRE 20 PERSONE RIMASTE BLOCCATE IN VAL ROIA

Maltempo, Nord-Ovest travolto

Ventimiglia affonda nel fango

Liguria e Piemonte devastati dai nubifragi. I danni più pesanti nella zona di Limone, Garessio e Ormea. La mareggiata rompe di nuovo la strada di Portofino. Toti: «Trenta milioni di danni, è stato d'emergenza»

La furia del maltempo torna ad abbattersi sulla Liguria: frane, esondazioni, strade interrotte, comuni isolati e decine di evacuati. A Ventimiglia la situazione è più grave. Ma tutto il Nord-Ovest è stato colpito duramente dai nubifragi. Il bilancio per ora è di 2 morti e 2 dispersi. Pesantissimi i danni subiti dai centri più frequentati dai liguri in vacanza: Limone, Garessio e Ormea. Nel levante ligure, la violenza del mare ha provocato una nuova frana sulla strada di Portofino. Il governatore Giovanni Toti, insieme al collega piemontese Alberto Cirio, ha firmato la richiesta di stato d'emergenza al governo. «Danni per 30 milioni».

IL REPORTAGE

Marco Menduni / INVIATO A VENTIMIGLIA

Così la furia del Roia ha spazzato via la storica passerella

Mille metri cubi d'acqua al secondo (e fango, e arbusti) rappresentano per il letto di un fiume come il Roia un'equazione dal risultato scontato. Alluvione e disastro. Per una notte intera Ventimiglia è una città off limits: non si può entrare né uscire da nessuna parte.

SEGUITE / PAGINA 5

IL RACCONTO

ERNESTO FERRERO

Il nuovo volto della malora è l'acqua dei torrenti

La malora di Beppe Fenoglio ha preso, non da oggi, un volto nuovo. I dannati della terra sono diventati i dannati dell'acqua, non solo in Langa. Fino a pochi decenni fa, l'acqua dei torrenti poteva anche essere quella dove si andavano ad annegare i suoi disperati.

SEGUITE / PAGINA 15

L'ANALISI

MARIO TOZZI

COLPA DELL'UOMO, LA NATURA NON CENTRA

Colate di fango, frane, smottamenti, alluvioni, ma anche acqua alta a Venezia e mareggiate sulla Liguria sembrano essere diventate ormai la regola, mentre i cittadini e gli amministratori locali non sembrano fare altro che prendersela con la natura o con il destino.

SEGUITE / PAGINA 15



SERVIZI / PAGINE 42 E 43

IL COVID ALLA CASA BIANCA

Trump, è giallo sulle condizioni

«Per la guarigione 48 ore cruciali»

Come sta Trump? Non è chiaro. I medici ieri hanno detto che il presidente Usa fa progressi. Poi però una fonte dell'amministrazione ha rivelato che le sue condizioni sono molto preoccupanti, e le prossime 48 ore saranno cruciali per la guarigione.

MASTROLILLI / PAGINA 11

LADOMENICA

La frenesia anglofona che ci fa parlare del recovery fund

Diitemi un po', quante volte nell'arco di una giornata, in questo bel paese dove il dolce si suona, sentite parlare di "recovery fund"? Dieci, venti, cento volte? Sì, desiderosi come siamo di far parte della crema di quelli che la sanno lunga e la sanno nella lingua appropriata, siamo un paese di frenesia anglofona, frenesie che conducono il più delle volte nell'accidentato territorio dello strafalcione e del ridicolo, ma il recovery



MAURIZIO MAGGIANI

fund è un caso a parte, e interessante. Perché a usare questa espressione siamo unici in Europa, almeno nel senso che noi le attribuiamo, e

dico noi intendendo i nostri politici, i nostri governanti, i nostri imprenditori, i nostri vicini di casa, noi stessi. Il recovery fund, fondo di recupero, è una mega operazione europea di raccolta di liquidità per finanziare un piano di ripresa economica e sociale mai visto prima al mondo; il fondo di recupero è il mezzo per realizzare il piano, il mezzo è consueto, il piano è straordinariamente innovativo.

SEGUITE / PAGINA 15

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA



ISOLANI SARIA RIVISIO ISTITUTO OTTICO

PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA

AURUM 100%
OPERATORE PROFITTELE E LEI UNO DEI PIÙ AFFIDATI DELLA BANCA TRILU
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venenerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Augusto Zampini
«CRISI PAGATA
DAI POVERI,
MODELLO
DA CAMBIARE»

Carlo Marroni
— a pagine 13

Welfare.
Padre Augusto Zampini-
Devies è sottosegretario
del Dicastero per lo
Sviluppo umano
integrato



FORUM ENPIA 2020
ECONOMIA E SOCIETÀ
TENDENZE NEL DOPO COVID
Mercoledì 7 Ottobre ore 10.00
Diretta: www.youtube.com/it/sv

Covid, i nuovi casi balzano a 2.844, come in aprile. Mattarella: sono preoccupato — p. 2 Sulla manovra l'incognita contagi. Domani Cdm per il varo della Nadeff — p. 2



lunedì

Superbonus e altri sconti
Come fare per ottenere i fondi subito

domenica

Lucrezia Borgia
Sue «le più leggiadre lettere d'amore»

di Ghillo Busi — a pagina 7



Togliatti
La capitale della Zhiguli

di Claudio Giunta — a pag. 11

Lifestyle

Enoturismo
Vendemmia, un viaggio di piacere da Gorgona al Vesuvio

di De Cesare Viola — a pag. 26



DAL 6 ALL'8 OTTOBRE

SOLE 24 ORE E
FINANCIAL TIMES
PER RILANCIARE
IL MADE IN ITALY

di Fabio Tamburini

Passare dalle parole ai fatti è sempre difficile. E lo è ancora di più in periodi come questi, con l'economia che dà segnali di ripresa ma soltanto in alcuni settori mentre l'emergenza della pandemia persiste, giustificando preoccupazioni generalizzate sugli scenari dei prossimi mesi. Un fatto è certo: la ripresa del mercato interno è importante ma, anche se dovesse concretizzarsi, non servirebbe a dare quella spinta all'economia che è due volte indispensabile, sia per l'uscita dell'Italia dalla morsa della crisi che sta mettendo a dura prova settori ampi della popolazione e delle imprese, sia per mettere in moto la spirale virtuosa necessaria per la riduzione della montagna di debito pubblico con cui dobbiamo fare i conti. — Continua a pagina 7

Di Agosto, moratoria finita Pronte 9 milioni di cartelle

Fisco. Il 15 ottobre scade lo stop alla riscossione, ripartono anche i pignoramenti
Più ampio il bonus ristorazione. Sul 110% il condominio può decidere a maggioranza

Licenziato dalla commissione Bilancio del Senato il 10 agosto, atteso domani in aula per la fiducia. Tra gli emendamenti approvati manca la proroga della sospensione della riscossione coattiva. L'agente pubblico della riscossione dunque si rimette in moto. E senza uno slittamento del termine di sospensione del 15 ottobre, dovrà recapitare agli italiani 9 milioni di cartelle esattoriali. Tra le altre novità, per il bonus 110% le assemblee condominiali potranno votare a maggioranza anche sulle modalità di fruizione del credito, potenziati fino al 160% ecobonus e stimobonus nelle aree terremotate; cambiano le regole del «pre-disesto», il meccanismo anti-default per i Comuni. — servizi a pagina 3

IMPRESE SOTTO TIRO



L'appello. Nuove installazioni a picco (nella foto un impianto fotovoltaico). Le imprese: «Semplificare le autorizzazioni»

Energie rinnovabili, la burocrazia blocca i piani di investimento



Bonomi: «Valutare insieme le scelte sui fondi Ue»

RECOVERY FUND

«Abbiamo davanti un'occasione storica che non possiamo permetterci di perdere. Quello delle imprese è il linguaggio della responsabilità nazionale, che richiama il governo a fare scelte

chiare per utilizzare le risorse del recovery fund». Carlo Bonomi all'assemblea degli industriali di Vicenza rilancia il Patto per l'Italia: «Bisogna indicare poche e chiare priorità». E il Patto? Istradato perché quelle priorità vengano individuate tutti insieme». Nicoletta Picchio — a pag. 2

INTERVENTO

Il Sud priorità per Confindustria

di Vito Grassi e Natale Mazzeo — a pagina 4



ANTONINI
MILANO

Piazza Broletto 12 www.antonini.it

L'Europa si affaccia sui mercati Pronti 20 miliardi di bond Ue

PER IL FONDO SURE

Sta per scendere in campo quello che diventerà in pochi anni il più grande emittente sovranazionale di obbligazioni: la Ue. Entro fine 2020 due emissioni da 10 miliardi l'una per finanziare Sure, il fondo per l'occupazione. — Lengo — a pag. 9

LETTERA AL RISPARMIATORE

Falck
Renewables,
sfida negli Usa

Vittorio Carlini — a pag. 10

«FRATELLI TUTTI»

Nell'Enciclica
l'economia
e lo spirito
di Assisi



Maltempo, Piemonte in tilt
Mose, debutto con successo
Venezia salvata dall'acqua alta

Jacopo Gilberti — a pag. 3



di padre Enzo Fortunato

Sono le 15 e 54. Il Papa versa l'inchiestro sulla roccia di Assisi e sigla la sua terza Enciclica. L'applauso dei frati e la loro commovente vaie più di mille parole. — Continua a pagina 5

LA GESTIONE DEI FONDI

QUELLE
ARCHITETTURE
CHE MANGANO
A ITALIA E UE

di Sergio Fabbrini

Già Esopo (uno scrittore greco vissuto nel VI secolo a.C.) aveva consigliato, in una sua favola, di non vendere la pelle dell'orso prima di averlo catturato. Eppure, si dà per scontato che l'Unione europea (Ue) abbia ormai approvato il programma post-pandemico Next generation Ue e che l'Italia ne sarà un sicuro beneficiario. In realtà, quel programma non è stato ancora approvato, così come l'Italia non è ancora pronta per beneficiarne. La vicenda di Next generation Ue mostra che, a Bruxelles, c'è una techno-struttura che sa come gestire la post-pandemia, ma non c'è un governo politico che la possa indirizzare, mentre a Roma c'è un governo politico che non dispone però della techno-struttura per gestire la post-pandemia. Sia a Bruxelles che a Roma mancano elementi importanti nelle architetture decisionali, così da sfiduciare i loro edifici governativi. Mi spiego. Cominciamo da Bruxelles. I termini li conosciamo. Il 21 luglio scorso, i capi dei 27 governi nazionali (che si riuniscono nel Consiglio europeo) giunsero a un accordo sulle dimensioni e sulla composizione sia del programma straordinario per il rilancio post-pandemico (Next generation Ue) di 750 miliardi di euro che del bilancio pluriennale ordinario 2021-2027 (di 1.074,3 miliardi). Per raggiungere l'accordo fu importante l'azione del presidente del Consiglio europeo, Charles Michel; tuttavia l'accordo fu negoziato all'interno di una struttura di policy precisamente definita dagli apparati tecnici della Commissione europea (in collaborazione con i funzionari dei governi nazionali). Quell'accordo, però, è stato solamente un punto di partenza, non di arrivo. — Continua a pagina 13

I BENI CONFISCATI

L'INGEGNERIA
FINANZIARIA
NELLA LOTTA
ALLE MAFIE

di Marcello Minenna

La lotta alle mafie si gioca andando a colpire il patrimonio. È una strategia che toglie l'ossatura alla criminalità italo-calabrese. Potenziale di influenza sul territorio e capacità di rigenerarsi. La società Eurispes in un recente rapporto quantifica il valore di beni ed attività sequestrate e confiscate a 32 miliardi a fine 2019. Soltanto 3 miliardi sono in denaro, mentre i beni mobili valgono 4,3 miliardi. Il resto dei beni confiscati è rappresentato da immobili ed attività economiche, che per tornare nella disponibilità della società civile hanno bisogno di essere amministrati e riconvertiti. Allo stato attuale, l'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata (Anbsc) ha in gestione 81.300 immobili e 2.866 aziende. L'attività di destinazione degli immobili risulta avviata - ancorché con oggettive difficoltà nelle realtà territoriali più problematiche - con la devoluzione agli enti locali per finalità sociali. — Continua a pagina 10



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 4 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 274 - € 1,20
S. Francesco d'Assisi

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

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



CINEPANETTONI IN NOME DELLA LEGGE

La giustizia cade a pezzi sul processo a Salvini

Al tribunale di Catania una lastra di marmo piomba sull'avvocato Bongiorno. I pm chiedono l'archiviazione, il giudice chiama mezzo governo a testimoniare

DI FRANCESCO STORAGE

Alla fine bisognerà chiedere il conto. E pagarlo. La farsa giudiziaria contro Matteo Salvini ha i suoi riti - imposti dalla maggioranza del Parlamento - che ineluttabilmente graveranno (...)

segue a pagina 7

Il Tempo di Osho

La Asl ferma il Napoli. E forse la serie A



Pieretti a pagina 5

Giuseppi accerchiato

Stretta mortale intorno a Conte

DI LUIGI BISIGNANI

Caro direttore, Conte il triangolo no, non l'aveva considerato. Roma, Bruxelles, Berlino sono oggi diventate per lui come il triangolo delle Bermude (...)

segue a pagina 9

Vent'anni di proteste a vuoto

Verdi e grillini muti. Il Mose funziona

De Leo a pagina 11

Contro l'Udinese basta l'1-0

La Roma suda e soffre ma porta a casa tre punti



Austini, Biafora e Carmellini alle pagine 28 e 29

Al via il nuovo regime nella Capitale: cittadini abbastanza disciplinati, poche multe Mascherina ma non troppo: l'obbligo è «fai-da-te»

... Bilancio tutto sommato positivo per il primo giorno di mascherina obbligatoria h24 all'aperto nel Lazio. La nuova disposizione è stata rispettata dalla maggioranza di cittadini e turisti, e anche la mano delle autorità è stata leggera: poche multe, comminate solo ai recidivi che si sono rifiutati di indossare la mascherina dopo gli inviti degli uomini delle Forze dell'ordine.

Conti e Sbraga alle pagine 2 e 3



Bancarellopoli

Patto Tredicine-Proietti per avere il monopolio del commercio di strada

Ossino a pagina 17

la S TORACIATA

Le mascherine servono per evitare le multe di Zingaretti, non il Covid. Quello si prende all'aperitivo a Milano

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

Siamo arrivati quasi alla conclusione del processo riguardante la morte di Marco Vannini. Antonio Ciontoli, che sparò a Vannini e così la famiglia, sono stati condannati a molti anni di carcere. Sicuramente ci sarà appello, forse si andrà in Cassazione. Non lo so, ma è certo che in queste ore è premiata la volontà e la determinazione della madre di Marco Vannini che è andata in decine di trasmissioni televisive, che non ha mollato un secondo nel ribadire la sua verità. La sua verità, oggi possiamo dirlo, coincide con quella dei giudici del tribunale. Vedremo cosa ci riserverà il futuro. Intanto complimenti a quella mamma.

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

LA NAZIONE

DOMENICA 4 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



La prima uscita dopo il lockdown

Il Papa firma l'enciclica L'abbraccio e la gioia di Assisi e Spello

Miliani a pagina 16



Patuelli, presidente dell'Abi

In Toscana e Umbria ripresa possibile

Pieraccini alle pagine 14 e 15



Trump sfida il Covid: voglio uscire

Il presidente ancora in ospedale, ha avuto bisogno dell'ossigeno. «Era in condizioni preoccupanti». In Italia oltre 2.800 contagi
Il Viminale: prefetti, più controlli. Pronti i militari. Un altro calciatore positivo, l'Asl ferma il Napoli per 14 giorni: salta match con la Juve

Servizi nel **QS**
e da p. 6 a p. 9

Come ci cambia il virus

Le vite sospese ai tempi della pandemia

Agnese Pini

Il virus ci ha insegnato una cosa, se non altro: che la prudenza in ogni sua forma - anche verbale, anche culturale e non solo sanitaria - è davvero l'antidoto più potente contro il propagarsi del contagio, almeno fino a che non arriverà il vaccino. Ce lo racconta, neppure fosse una fiaba di Perrault con tanto di morale, la granata piovuta da oltreoceano sulle prime pagine delle cronache del pianeta: Trump, The Donald, è in ospedale, malato di Covid, dopo aver fatto del negazionismo (anzi, del bullismo qualunque che tanto gli è congeniale) la prima arma della sua campagna elettorale, distribuendo sfottò a chi più ragionevolmente si ostinava a indossare mascherine e a lavare mani.

Continua a pagina 14

IL MALTEMPO FLAGELLA IL NORD ITALIA: DISTRUZIONE, MORTI E DISPERSI PRIMA VOLTA DEL MOSE A VENEZIA, PIAZZA SAN MARCO RESTA ASCIUTTA



Strade e case franate a Limone Piemonte

IL DISASTRO

Belardetti, Ponchia e Bartolomei alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Nuovi focolai in un'azienda Torna l'allarme anche in città

Ciardi in Cronaca

Fiorentina

Chiesa alla Juve Partita la corsa contro il tempo

Giorgetti e Marchini nel Qs

Fermatelo

All'interno
il racconto
di Marco Vichi



Caccia alla Camera d'ambra trafugata in Russia

Tesoro nazista nel relitto Il mistero del mar Baltico

Giardina a pagina 17



Ezio Greggio e gli esordi della tv privata

Formidabile quel Drive In «Così ho conquistato Silvio»

Bogani alle pagine 18 e 19

Galleria Cavour

In Galleria Cavour si diffonde un nuovo profumo

FARINI 14, il profumo d'ambiente,
l'essenza dell'ospitalità.

Ti seduce in Galleria, lo scopri su www.galleriacavourbologna.com





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

L'Espresso

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 235

Domenica 4 ottobre 2020

Oggi con *L'Espresso*

In Italia € 2,50

Editoriali

Il nostro futuro in un mondo diviso

di **Eugenio Scalfari**

Ricordo che avevo sete. Intorno a me vedevo pozze d'acqua e anche un po' di rivoli che si muovevano in discesa. Raccolsi l'acqua con le mie mani e la succhiai in bocca, non era molta ma mi dava un senso di freschezza e m'incitava a prenderne ancora: cosa che feci. Di trangugiare cibo solido non sentivo una voglia particolare anche perché vedevo intorno a me muoversi altri animali del mio genere: li consideravo altri me stesso o miei nemici. Ero molto incerto su tutto questo e quegli animali a loro volta mi sembravano profondamente stupiti della mia presenza: qualcuno sembrava un amico e qualcun altro una belva odiosa e odiata. Mi allontanai da quel gruppo, misi i piedi nell'acqua che scorreva e vidi tante altre cose che mi circondavano, a me ignote anche se alcune mi somigliavano, l'ho già detto e ricordato ma lo ripeto perché questo fu un punto della massima importanza per me.

● continua a pagina 23

I "green jobs" per la crescita con equità

di **Maurizio Molinari**

Stipendi più equi, riqualificazione al lavoro più rapida e meno barriere nella scala sociale: ad offrire una ricetta capace di armonizzare aumento dell'occupazione, lotta alle disuguaglianze e sviluppo sostenibile sono i green jobs, i posti di lavoro necessari per far coincidere difesa dell'ambiente e crescita economica. A sostenerlo sono due documenti provenienti dagli Stati Uniti: la piattaforma elettorale del candidato democratico alla presidenza, Joe Biden, e uno studio ad hoc della Brookings Institution di Washington. Esplorare questi contenuti è importante perché chiarisce quale è l'entità della sfida che ha davanti anche l'Unione Europea grazie alle iniziative intraprese dalla Commissione. La piattaforma di Biden include una "Agenda verde" che va dall'energia pulita alle "infrastrutture resistenti" ai cambiamenti climatici fino alla giustizia ambientale.

● continua a pagina 23



▲ Limone Piemonte Fiume in piena e gravi danni in provincia di Cuneo

In poche ore la pioggia di sei mesi

Il maltempo devasta il Nord-Ovest Crollano due ponti

Nord-Ovest flagellato dal maltempo. Il bilancio è di almeno due morti e alcuni dispersi. Due ponti crollati in poche ore, strade e viadotti danneggiati. Chiesto lo stato di emergenza.

di **Cravero, Fraschilla e Nadotti** ● alle pagine 6 e 7

Le paratie bloccano l'acqua alta

Buona "la prima" del Mose e Venezia resta all'asciutto

di **Paolo Berizzi** ● a pagina 8

Virus, allarme contagi l'esercito per i controlli

Record di casi, quasi tremila. Mattarella: "Preoccupazione per l'aumento". Il Viminale: anche i soldati in azione per vigilare contro gli assembramenti. Il Covid spacca la serie A: l'Asl ferma il Napoli, partita a rischio con la Juve

Giallo sulle condizioni di Trump. "Decisive le prossime 48 ore"

Caso **Gregoretti**

Processo a Salvini il giudice convoca Conte e i ministri

di **Lignana, Lopapa e Ziniti** ● alle pagine 10 e 11

L'intervista

La proposta di Renzi: "Zingaretti o Orlando entrino nel governo"

di **Annalisa Cuzzocrea** ● a pagina 12

Salgono i contagi da Covid 19 in Italia: ieri 2.844 nuovi casi, record da aprile, e 27 vittime. In campo l'esercito per i controlli anti-assembramenti. Allo studio chiusure serali mirate. Mattarella: «Preoccupa l'aumento». Calcio, il virus spacca la Serie A. Negli Stati Uniti è giallo sulle condizioni di Trump.

I servizi ● da pagina 2 a 5 e alle pagine 30 e 31

Scandalo **Becciu**

La rete australiana per incastrare il cardinale Pell

di **Massimiliano Coccia** ● a pagina 17

Longform



Tornano gli Ufo tra realtà e fake news

di **Carlo Bonini, Jaime D'Alessandro e Matteo Marini** ● alle pagine 37, 38 e 39

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI **JUNIOR**

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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



Il Papa ad Assisi

"Fratelli tutti" La nuova enciclica sul creato

di **Paolo Rodari** ● a pagina 16

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498121, Fax 06/49823923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Salvini Il pm: Gregoretto, nessun reato
Lega, caccia ad altri dieci milioni spariti

GRASSO, GRIGNETTI, LA MATTINA E SORGI - P. 12

Ragazzi di vita Giovani immigrati
si vendono per battere la povertà

AMMALIATO E UN COMMENTO DI DE GIOVANNI - PP. 16-17



Calcio Virus, la Asl ferma il Napoli
Ma la Juve: noi scendiamo in campo

ODDENINO E UN COMMENTO DI GARANZINI - PP. 24-25

NOBIS
ASSICURAZIONI

LA STAMPA

DOMENICA 4 OTTOBRE 2020

L'ASSICURAZIONE
CHE RISPONDE
SEMPRE!
www.nobis.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 272 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DDB-TO II www.lastampa.it **GNN**

IL CICLONE ROVESCIA FINO A 626 MILLIMETRI D'ACQUA IN 24 ORE. PAESI TRASFIGURATI E SOMMERSI DAI DETRITI. EMERGENZA FINO IN COSTA AZZURRA

Pioggia e fango devastano il Nord-Ovest

La furia dei fiumi fa crollare cinque ponti. Decine di frane. Cuneese sott'acqua, Verbanico isolato: danni per decine di milioni

L'EDITORIALE

ASPETTANDO LA PROSSIMA APOCALISSE

MASSIMO GIANNINI

In un giorno di ordinaria Apocalisse italiana, può succedere che 626 millimetri di pioggia feriscano il cuore fragile del Nord-Ovest del Paese. Il tragico copione è sempre lo stesso. Alluvioni, fiumi che esondano, terre che frano, case che crollano. E dunque morti e feriti, dispersi e sfollati. Nel 1998 toccò a Sarno, in Campania, 22 anni e 160 vittime fa. Nel 2014 toccò a Genova, sommersa dal fango del Bisagno, dello Sturla, del Fereggiano, replica di troppi disastri già vissuti nel 1945, nel 1970, nel 1993, nel 2012. Nel 2018 toccò a Cagliari, con le frazioni di Santa Lucia di Capoterra e Tertenia devastate e con l'acqua alla gola. Stavolta tocca al Piemonte, con la furia del Tanaro ingrossato dalle piogge che devastò il Cuneese, la Val Sesia e i comuni vicini (come già nel 1994, quando lo stesso Tanaro, il Po e molti loro affluenti uccisero 70 persone nelle province di Cuneo, Torino, Asti e Alessandria). Quante volte dovremo ancora piangere i caduti di una maledetta "guerra" che non sappiamo combattere?

Paghiamo un prezzo intollerabilmente alto ai cambiamenti climatici. Che ci sono, ci assillano e ci obbligano a ripensare il nostro rapporto con il pianeta che abitiamo e il nostro modo di vivere, di produrre, di consumare. Ma fatti e numeri parlano chiaro, come ci ricorda Mario Tozzi. Se in un secolo abbiamo subito 17 mila frane, e se ogni anno ne contiamo una ogni 45 minuti, non possiamo lavarci la coscienza pensando che tutto dipenda solo dalla Natura.

CONTINUA A PAGINA 19



FOTO FRANCESCO DODIGLI

Una casa travolta dal torrente Vermenagna nel centro di Limone Piemonte

LA VITTIMA DEL FIUME SESIA

"Mio fratello sparito non ho potuto salvarlo"

MATTEO PRIA - P. 4

TRA ROMAGNANO E GATTINARA

"Il ponte può riaprire" Dopo un'ora il crollo

MARCELLO GIORDANI - P. 4

IL GOVERNATORE DEL PIEMONTE

Cirio: Conte ci aiuti o non ci rialzeremo

ANDREA ROSSI - P. 5

GIUSEPPE SALVAGGIULO

Come nel 1994, nel 1978, nel 1958. Anzi no, peggio perché «così non s'era mai vista» per intensità e ampiezza delle devastazioni. Piemonte e Liguria insieme lungo un fronte di trecento chilometri. - PP. 2-3

IL RACCONTO

LA NUOVA FACCIATA DELLA MALORA

ERNESTO FERRERO

La malora di Beppe Fenoglio ha preso, non da oggi, un volto nuovo. I dannati della terra sono diventati i dannati dell'acqua, non solo in Langa. Fino a pochi decenni fa, l'acqua dei torrenti poteva anche essere quella dove si andava ad annegare i suoi disperati, o quella della Bormida avvelenata dagli scarichi industriali. - P. 18

L'ANALISI

COLPA DELL'UOMO NON DELLA NATURA

MARIO TOZZI

Colate di fango, frane, smottamenti, alluvioni, ma anche acqua alta a Venezia e mareggiate sulla Liguria sembrano essere diventate ormai la regola, mentre i cittadini e gli amministratori locali non sembrano fare altro che prendersela con la natura o con il destino. Invece dovrebbero prendersela soltanto con loro stessi. - P. 8

Specchio dei tempi

Specchio dei Tempi apre una sottoscrizione a favore degli abitanti dei comuni colpiti dall'alluvione. Le indicazioni su come versare. - P. 6

NOBIS
ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE **SEMPRE!**

www.nobis.it

L'EMERGENZA

Covid, soldati in strada Usa, Trump si aggrava

AMABILE, BERTINI, MASTROLILLI, RIOTTA

L'aumento dei contagi da Covid è diffuso: sono 2844 i nuovi casi e 27 i decessi con 118.932 tamponi effettuati. Maglia nera la Campania con 401 casi davanti a Lombardia (393) e Piemonte (279). È atteso per mercoledì il nuovo provvedimento del governo: possibile obbligo di mascherine all'aperto. Dal Viminale una circolare prevede l'uso dei soldati nelle piazze. In America Trump si aggrava. - PP. 8-11

L'INTERVISTA

Azzolina promette "Non chiuderò le scuole"

FEDERICO CAPURSO

Il numero dei contagi sale in tutta Italia, ma la ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina non vuole cedere all'idea che la scuola stia diventando un ambiente fertile per il Covid-19: «Se avessimo aperto le scuole ad agosto, quando i numeri stavano salendo, ci sarebbe stato qualcuno pronto a dare lo stesso erroneo giudizio. Il problema non è la scuola, ma ciò che avviene fuori». - P. 9

www.prosciuttocrudodicuneo.it

CRUDO DI CUNEO

D.O.P.

FIRCAI - Fondo Consorzio Prosciutto Crudo di Cuneo
Etichetta controllata con il logo D.O.P. 2011-2002 - Fagnola Piemonte
Milano - Sulle etichette D.O.P. sono presenti i dati di provenienza
dal prosciutto di qualità. Numero Verde 1197423

L'assemblea di Assoportri a Napoli

GAM EDITORI

2 ottobre 2020 - La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell'assemblea di **Assoportri** che ha scelto la NaplesShipping Week per questo importante momento di confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull'innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell'economia portuale. "Quello in corso è l'annushorribilis dell'economia mondiale - ha esordito Daniele Rossi, presidente **Assoportri** - la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest'anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai - ha sottolineato Rossi - il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci". Il Presidente ha proseguito sottolineando l'impegno dell'Associazione che non si è mai fermata. In questi mesi ha infatti sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del "sistema Paese". Una mattinata intensa, che ha visto la partecipazione dei presidenti dei porti italiani e di numerosi attori dello scenario geopolitico ed economico in cui i porti si trovano ad operare confrontarsi sulle tematiche del momento, sul finanziamento e realizzazione di infrastrutture portuali e dragaggi e sulle relazioni porto-città.

The screenshot shows the website 'Primo Magazine' with the following content:

- Header:** "Questo sito utilizza cookie...".
- Navigation:** ABOUT US, NEWS, SERVIZI, LOGIN/LOGOUT, SETTING.
- Main Article:**
 - Title:** L'assemblea di Assoportri a Napoli
 - Image:** A photograph of Daniele Rossi, president of Assoportri, speaking at a podium.
 - Text:**

2 ottobre 2020 - La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell'assemblea di Assoportri che ha scelto la NaplesShipping Week per questo importante momento di confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull'innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell'economia portuale.

"Quello in corso è l'annushorribilis dell'economia mondiale - ha esordito Daniele Rossi, presidente Assoportri - la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest'anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai - ha sottolineato Rossi - il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci".
- Right Sidebar:**
 - Primo Magazine:** Dalla rivista a digitale tutti i giorni. Primo Magazine ed. via via al mese. PORTALINFORMAZIONE.IT
 - NEWS:** A section for news articles.
 - CONNESSIONI:** A section for connectivity news.
 - CONNESSIONI O DISCONNESSIONI:** A section for connectivity or disconnection news.

La crisi non ferma i porti. Rossi (Assoporti): premiato il nostro impegno, ora puntare su sviluppo e innovazione

I "porti italiani superano l'annus horribilis dell'economia italiana". A dirlo con orgoglio è Daniele Rossi, presidente **Assoporti**. Il motivo di soddisfazione è per la crescita sostenibile dei porti italiani tema fulcro dell'assemblea di **Assoporti** che ha scelto la "Naples Shipping Week", per tenere un confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull'innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell'economia portuale. "Quello in corso è l'annus horribilis dell'economia mondiale", ha esordito il presidente **Assoporti**, "la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest'anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai", ha sottolineato Rossi, "il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci". Rossi ha rimarcato in più occasioni l'impegno dell'Associazione che non si è mai fermato. "In questi mesi", ha ricordato Rossi, "sono stati sottoscritti alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del sistema Paese". L'incontro promosso da **Assoporti**, ha visto la partecipazione dei presidenti dei porti italiani e di numerosi attori dello scenario geopolitico ed economico in cui i porti si trovano ad operare confrontarsi sulle tematiche del momento, sul finanziamento e realizzazione di infrastrutture portuali e dragaggi e sulle relazioni porto-città. Il dibattito sulle prospettive tecnologiche e commerciali si è tenuto al Port&ShippingTech, con il Forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo che si è tenuto nel Centro Congressi della Stazione Marittima è stato interamente trasmesso in streaming. L'appuntamento di **Assoporti** è stato aperto con il green Shipping Summit che, in linea con il piano europeo per la carbon-neutrality entro il 2050, affronterà il tema della l'abbattimento delle emissioni di CO2. Contemporaneamente Smart Ports&Logistics ha discusso sull'impatto delle tecnologie digitali, tra cui automazione e IoT, sulle infrastrutture portuali e logistiche. In chiusura della mattinata la presentazione in anteprima del 7° programma annuale "Italian maritime economy" a cura di SRM, il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. I lavori hanno affrontato anche la Technology Trend del settore marittimo: porti e navigazione dedicato alle tecnologie d'avanguardia per la navigazione e la sicurezza, all'evoluzione dei sistemi di comunicazione, monitoraggio satellitare e realtà aumentata. Tra i dibattiti tenuti "L'Italia ed il mare, un legame imprescindibile ed indissolubile", la sessione a cura della Marina Militare a cui hanno partecipato dell'Amm. Giuseppe Cavo Dragone, Capo di Stato Maggiore. Due le sessioni parallele legate alla finanza: Ports and Finance: green deal & blue growth e Green Shipping & Maritime Energy Transition Financing. La prima dedicata ai finanziamenti per l'innovazione nel settore pubblico e privato, la seconda ai finanziamenti che puntano alla sostenibilità per la crescita della logistica portuale e della navigazione. Port&ShippingTech ha visto anche la partecipazione ai lavori di Gaetano Manfredi, Ministro dell'Università e della Ricerca e del sindaco Luigi De Magistris.

Assoporti Daniele Rossi innovazione porti Condividi 0.



La crisi non ferma i porti. Rossi (Assoporti): premiato il nostro impegno, ora puntare su sviluppo e innovazione

GIANLUCA MIGLIOZZI

I 'porti italiani superano l' annus horribilis dell' economia italiana'. A dirlo con orgoglio è Daniele Rossi, presidente **Assoporti**. Il motivo di soddisfazione è per la crescita sostenibile dei porti italiani tema fulcro dell' assemblea di **Assoporti** che ha scelto la 'Naples Shipping Week', per tenere un confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull' innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell' economia portuale. 'Quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale', ha esordito il presidente **Assoporti**, 'la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 per cento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai', ha sottolineato Rossi, 'il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci'. Rossi ha rimarcato in più occasioni l' impegno dell' Associazione che non si è mai fermato. 'In questi mesi', ha ricordato Rossi, 'sono stati sottoscritti alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del sistema Paese'. L' incontro promosso da **Assoporti**, ha visto la partecipazione dei presidenti dei porti italiani e di numerosi attori dello scenario geopolitico ed economico in cui i porti si trovano ad operare confrontarsi sulle tematiche del momento, sul finanziamento e realizzazione di infrastrutture portuali e dragaggi e sulle relazioni porto-città. Il dibattito sulle prospettive tecnologiche e commerciali si è tenuto al Port&ShippingTech, con il Forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo che si è tenuto nel Centro Congressi delle Stazione Marittima è stato interamente trasmesso in streaming. L' appuntamento di **Assoporti** è stato aperto con il green Shipping Summit che, in linea con il piano europeo per la carbon-neutrality entro il 2050, affronterà il tema della l' abbattimento delle emissioni di CO2. Contemporaneamente Smart Ports&Logistics ha discusso sull' impatto delle tecnologie digitali, tra cui automazione e IoT, sulle infrastrutture portuali e logistiche. In chiusura della mattinata la presentazione in anteprima del 7° programma annuale 'Italian maritime economy' a cura di SRM, il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. I lavori hanno affrontato anche la Technology Trend del settore marittimo: porti e navigazione dedicato alle tecnologie d' avanguardia per la navigazione e la sicurezza, all' evoluzione dei sistemi di comunicazione, monitoraggio satellitare e realtà aumentata. Tra i dibattiti tenuti 'L' Italia ed il mare, un legame imprescindibile ed indissolubile', la sessione a cura della Marina Militare a cui hanno partecipato dell' Amm. Giuseppe Cavo Dragone, Capo di Stato Maggiore. Due le sessioni parallele legate alla finanza: Ports and Finance: green deal & blue growth e Green Shipping & Maritime Energy Transition Financing. La prima dedicata ai finanziamenti per l' innovazione nel settore pubblico e privato, la seconda ai finanziamenti che puntano alla sostenibilità per la crescita della logistica portuale e della navigazione. Port&ShippingTech ha visto anche la partecipazione ai lavori di Gaetano Manfredi, Ministro dell' Università e della Ricerca e del sindaco Luigi De Magistris.





"Porti, pronti a prorogare le misure d' emergenza"

Roma - «Sul traffico merci abbiamo da giugno in poi registrato un ritorno verso livelli molto più elevati rispetto alla fase del lockdown» ma «è del tutto evidente che siamo ancora in una condizione di non equilibrio del sistema». Lo ha detto la ministra dei Trasporti Paola De Micheli, intervenendo all' assemblea di **Assoport**. «È ovvio - ha sottolineato - che dobbiamo continuare ad agire, ad ascoltare e provare a fare sintesi insieme per implementare le misure temporanee ed emergenziali che abbiamo previsto per il 2020. Occorrerà a breve fare una riflessione su quelle più funzionali ed efficaci per immaginare di prorogarle almeno per il primo semestre del 2021, perchè abbiamo come orizzonte la legge di bilancio». Secondo De Micheli, occorre «fare sintesi delle misure migliori da riproporre o riporne eventualmente di nuove»; ma soprattutto bisogna dare «risposte concrete agli attori che nei porti realmente stanno avendo la più grande parte dei problemi. Consapevoli che ci stiamo muovendo nell' ambito di misure emergenziali e quindi temporanee e replicabili solo per il tempo necessario ad uscire dalla crisi pandemica e riappropriarci del ruolo che dobbiamo avere nel Mediterraneo». Rivolgendosi agli operatori presenti a Napoli, la ministra ha chiesto di «fare un ragionamento di sistema» e di «elaborare un approfondimento sulle misure messe in campo per l' emergenza in modo da avere un ritorno su quelle che sono state più efficaci, su cui poter fare il punto nel 2021, e su quelle che invece hanno bisogno di una revisione in termini attuativi o normativi».



Il Piccolo

Trieste

Sommariva cerca il salto: duo d'oro del Porto in bilico

Il segretario generale ha presentato domanda per una presidenza di Authority Nel caso fosse nominato, addio a Trieste e al sodalizio vincente con D'Agostino

DIEGO D'AMELIO

triesteL'impresa è ardua ma potrebbe condurre alla separazione (consensuale) dell'accoppiata che negli ultimi anni ha riposizionato il porto di Trieste ai vertici dell'attenzione di operatori e media internazionali. Il segretario generale dell'Autorità portuale Mario Sommariva ha depositato domanda nell'ambito della procedura di rinnovo delle presidenze degli scali italiani. La concorrenza è altissima ma, se il manager genovese fosse tra i prescelti e Zeno D'Agostino rimanesse a Trieste, il dinamico duo della logistica altoadriatica finirebbe per dividersi. Sommariva accarezza l'idea del salto, ma non ne fa una questione vitale: «A Trieste sto molto bene e non ho la necessità di fare il presidente. La ritengo un'aspirazione dovuta all'età e al lavoro svolto in questi anni. Andrà come andrà. A Trieste ho un contratto da segretario generale fino al 2023, che onorerò fino all'ultimo minuto, credendo nel futuro del nostro porto e lavorando per questo». A 63 anni, Sommariva vuole però giocare le sue carte, dopo essere stato nominato anche commissario straordinario dell'Authority nel mese di scadenza di D'Agostino dopo la decisione dell'Anac poi ribaltata dal Tar. I partecipanti alla procedura indetta dal ministero delle Infrastrutture possono indicare gli scali dove gradirebbero essere nominati. Le preferenze di Sommariva non sono note, ma è facile immaginare che la tentazione potrebbe essere il ritorno a Bari (dove è stato per due mandati segretario generale) o l'avvicinamento alla terra d'origine e sulla stampa di settore si parla infatti di un possibile sbarco a Genova. Voci di banchina non escludono poi le possibilità di Venezia e Livorno. Il gioco è tuttavia assai complicato. La riforma Delrio ha ridotto a 16 il numero di Autorità portuali e i 13 presidenti in scadenza sono tutti al primo mandato e sperano nel rinnovo. A questo bisogna sommare le centinaia di candidature attese e gli incastri politici: un ex dirigente della Cgil come Sommariva non avrà gioco facile nelle regioni e nelle città guidate dal centrodestra. Ma il genovese ha voluto provarci, con l'appoggio di D'Agostino, che ha a sua volta depositato domanda e che si avvia con ogni probabilità verso la riconferma a Trieste, dopo la mobilitazione della città in suo favore (diecimila firme raccolte in quattro giorni dopo la momentanea scadenza) e le prese di posizione dei ministri Stefano Patuanelli e Paola De Micheli. Se Sommariva partisse, si aprirebbe più di qualche grana per l'Authority: D'Agostino è il frontman indiscusso, ma il segretario generale è il vero uomo di banchina, capace di pacificare le relazioni sindacali del porto e di gestire l'amministrazione quotidiana. Bisognerebbe a quel punto ricercare una soluzione esterna o interna: in questo secondo caso, il nome potrebbe essere quello di Vittorio Torbianelli, ex professore di Economia marittima all'Università di Trieste, passato nei ranghi dell'Authority portuale con l'incarico di seguire lo sviluppo dei progetti speciali e la proiezione internazionale dello scalo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The collage contains several elements: a newspaper clipping with the headline "Sommariva cerca il salto: duo d'oro del Porto in bilico" and a sub-headline "Il segretario generale ha presentato domanda per una presidenza di Authority Nel caso fosse nominato, addio a Trieste e al sodalizio vincente con D'Agostino"; a photograph of two men, one in a blue jacket and one in a red jacket, both wearing glasses and looking towards the camera; and an advertisement for "OSTUNI NAUTICA" featuring a blue boat on the water and the text "NUOVO SEAWALKER 43 FIAT MARE".

Il Piccolo

Trieste

L'esperto di logistica Bologna sull'intesa Piattaforma logistica-Hhla: «Modello di business inusuale in Italia. Scalo giuliano potenziato»

«Moli, ferrovia e immobiliare: Amburgo maestra per Trieste»

L'intervista TRIESTETraffici, conoscenza e un'integrazione sempre più spinta con l'Europa centrale. Per l'esperto di logistica Sergio Bologna, l'arrivo di Amburgo nel porto di Trieste può produrre una crescita culturale fondamentale nel settore marittimo giuliano. **Che prospettive apre Hhla?** Andrebbero visti i termini dell'intesa con Plt, ma può esserci un apprendimento importante per tutto il cluster portuale. Ci apriamo a un modello di business non usuale in Italia. Hhla lavora su tre versanti: banchina, ferrovia e immobiliare. La società controlla terminal multipurpose in Germania, Estonia e Ucraina, dove opera con container, ro-ro e merci varie, ma ha investito per prima cosa in società ferroviarie. E gestisce la Speicherstadt (il porto vecchio di Amburgo, ndr), che è patrimonio Unesco. **Che vantaggi ricaveremo? Trieste** entra in un grande circuito terrestre che arriva fino alla Russia e potremo capire come potenziare al meglio il collegamento su ferro fino a Caucaso, Mar Nero e Mare del Nord. Hhla ha poi la capacità di gestire ogni tipo di merce e ciò garantisce massima redditività. La ristrutturazione della Speicherstadt è infine il più grande progetto immobiliare urbano nella Germania post Muro: ciò potrebbe darci idee per il Porto vecchio, ma dubito che Hhla sia interessata direttamente. **Germania o Cina?** Senza dubbio Germania, molto più integrata nel mercato centro-orientale cui fa riferimento Trieste. L'importante è l'hinterland naturale di un porto, più che il luogo da cui provengono le merci. Ma ricordo che Amburgo è il primo terminal della Via della seta per traffico ferroviario. **Quanto hanno pesato le pressioni geopolitiche?** I tedeschi guardano da anni all'area adriatica e hanno tentato più volte di mettere le mani su Capodistria. La geopolitica e gli Usa hanno semmai reso i cinesi più cauti. **Perché i porti del Nord guardano al Mediterraneo?** La presenza è cominciata trent'anni fa, con gli investimenti di Eurogate a La Spezia, Gioia Tauro, Cagliari, Salerno. C'è da domandarsi dove siano gli italiani. Hhla, Duisport e l'oleodotto: Trieste torna porto della Mitteleuropa... Siamo sempre più integrati con l'area che parla tedesco e, grazie alla ferrovia, lo spazio è molto più grande dell'ex Impero asburgico. Senza dimenticare i danesi Dfds, che controllano il ro-ro. Trieste sta dove deve stare: è l'unico porto internazionale italiano. **Molo VIII e Molo VII: sarà concorrenza dura?** La pandemia crea incertezze, con possibili mutazioni nei traffici delle grandi alleanze del trasporto container. Bisogna attendere per capire come evolverà il quadro e come ricadrà sui terminalisti. --D.D.A.

D.D.A.

REGIONE

Sommariva cerca il salto: duo d'oro del Porto in bilico

Il segretario generale ha presentato domanda per una presidenza di Authority. Nel caso lo sarà nominato, addì a Trieste il suo subalterno vicario con D'Agostini

«Il Porto di Trieste è un porto di grande importanza strategica e culturale. La sua gestione deve essere efficiente e trasparente. Ho presentato la mia candidatura per la presidenza dell'Authority portuale, un ruolo di grande responsabilità. Se nominato, lavorerò a stretto contatto con il mio subalterno vicario, D'Agostini, per garantire il miglior servizio possibile ai clienti e al territorio.»

OSTUNI NAUTICA

NUOVO SEAWALKER 43 FIART MARE

Via Consiglio d'Europa, 43 - Montebelluna (TV) tel. 0423 412367
info@ostuninautica.it - www.ostuninautica.it

Ship Mag

Trieste

Trieste, Bologna: ecco perché l'operazione HHLA è vantaggiosa per il porto

Trieste - L'arrivo a Trieste della società HHLA (Hamburger Hafen-und Logistik Aktiengesellschaft), controllata dalla municipalità di Amburgo, ha alimentato in questi giorni un dibattito acceso sia a livello locale che nazionale sugli effetti di questa operazione per il porto di Trieste e più in generale per la portualità italiana. ShipMag vuole dare il suo contributo al dibattito: per questo motivo, abbiamo ospitato mercoledì 30 settembre l'intervento di Maurizio Ionico, oggi alleghiamo il link dell'intervista integrale a Sergio Bologna, pubblicata sul sito "Tryeste", in cui il noto consulente, esperto di logistica e di tematiche marittimo-portuali spiega le prospettive che questa operazione può generare in prospettiva per il porto e per Trieste. In uno dei passaggi più significativi dell'intervista, Bologna sostiene che 'i requisiti per resistere in questo mercato assai competitivo sono sempre più complessi ed elevati e il know how necessario richiede un grado di sofisticazione che ormai lo rende un patrimonio di pochi'. HHLA e Eurogate (che fa capo alla famiglia Eckelmann, principale competitor di HHLA all'interno del porto di Amburgo, ndr), appartengono a questo club ristretto, anche se la loro dimensione è molto minore rispetto a giganti come CK Hutchison o PSA. Perciò se un porto vuol sopravvivere e crescere e magari avere ambizioni anche più elevate, per esempio essere un porto internazionale, o si affida a questi specialisti o rimane una scatola vuota'. (Nella foto: Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, e Angela Titzrath, CEO di HHLA)

Informativa
 Non è alcun partner selezionato sul mercato locale o internazionale come specificato nella pagina pubblica. Per informazioni al cliente di cui l'azienda è fornitrice questa informazione è presente in questa pagina, integrato con un link a un database di tutti di questa informazione o direttamente a navigare in altro modo.
 Scopri di più e personalizza

Trieste, Bologna: ecco perché l'operazione HHLA è vantaggiosa per il porto
 03 OTTOBRE 2020 - Notizie

Trieste - Arrivo a Trieste della società HHLA (Hamburger Hafen-und Logistik Aktiengesellschaft), controllata dalla municipalità di Amburgo, ha alimentato in questi giorni un dibattito acceso sia a livello locale che nazionale sugli effetti di questa operazione per il porto di Trieste e più in generale per la portualità italiana. ShipMag vuole dare il suo contributo al dibattito: per questo motivo, abbiamo ospitato mercoledì 30 settembre l'intervento di Maurizio Ionico, oggi alleghiamo il link dell'intervista integrale a Sergio Bologna, pubblicata sul sito "Tryeste", in cui il noto consulente, esperto di logistica e di tematiche marittimo-portuali spiega le prospettive che questa operazione può generare in prospettiva per il porto e per Trieste.

In uno dei passaggi più significativi dell'intervista, Bologna sostiene che "i requisiti per resistere in questo mercato assai competitivo sono sempre più complessi ed elevati e il know how necessario richiede un grado di sofisticazione che ormai lo rende un patrimonio di pochi". HHLA e Eurogate (che fa capo alla famiglia Eckelmann, principale competitor di HHLA all'interno del porto di Amburgo, ndr), appartengono a questo club ristretto, anche se la loro dimensione è molto minore rispetto a giganti come CK Hutchison o PSA. Perciò se un porto vuol sopravvivere e crescere e magari avere ambizioni anche più elevate, per esempio essere un porto internazionale, o si affida a questi specialisti o rimane una scatola vuota'. (Nella foto: Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, e Angela Titzrath, CEO di HHLA)

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

Ore 8.35: si alza il Mose le dighe fermano la marea

VENEZIA Il «bottonone rosso» è stato premuto alle 8.35, quando alla bocca di porto di Lido l'acqua era già quasi un metro sopra il livello del medio mare. Alle 9.52 il «muro giallo» si è chiuso del tutto, respingendo le onde e isolando la laguna dal mare. «Il **Mose** sta funzionando», osservava uno sparuto gruppetto di veneziani che sfidando pioggia e vento si è spinto lungo la diga fino alla bocche di Malamocco per vedere l'evento. Perché quella di ieri è stata una giornata storica per Venezia. Nel momento del picco, quando verso le 11 e mezza lo sferzante e caldo scirocco ha spinto la marea in Adriatico a 132 centimetri - che non saranno i 187 del tragico 12 novembre scorso, ma che nell'arco di un 2019 eccezionale sono stati superati solo altre sei volte e nel 2018 appena due -, Piazza San Marco è rimasta all'asciutto, salvo un paio di pozzanghere nei punti più bassi, che sono sotto i 90 centimetri; e con una quota di marea in città di appena 70 centimetri, perfino il nartece della Basilica, uno dei punti più bassi, si è salvato invece di andare sotto di quasi mezzo metro come sarebbe successo fino all'altro ieri. Ieri mattina per la prima volta il **Mose** ha difeso una delle città più belle ma anche più fragili del mondo dalla

sua minaccia principale, quell'acqua salata che nei mesi invernali (ma non più solo) si incunea ai piani terra di negozi e locali, danneggiando tutto. Le 78 paratoie gialle, alcune in parte imbrunite dal fouling (quella fanghiglia sotto acqua che ogni volta fa gridare alla ruggine), ci hanno messo un'ora e 17 minuti per salire, più del doppio rispetto al tempo previsto da progetto, che è di circa mezz'ora. «Gli impianti non sono ancora conclusi - osserva il progettista, l'ingegner Alberto Scotti - e comunque non c'era alcun bisogno, oggi, di andare veloci». Le operazioni sono state avviate con largo anticipo, tre ore e mezza prima del picco previsto a mezzogiorno. La marea, in realtà, è salita più lentamente, salvo poi restare più a lungo su livelli elevati, spinta dalla tanto temuta «sciroccata». «C'era una forte corrente, ma sono mancate un po' le onde, che sono state di mezzo metro», osserva ancora Scotti. L'unico brivido c'è stato alla bocca di Malamocco, quando la paratoia di spalla dal lato di Santa Maria del Mare, che era emersa per prima alle 9.12, ha iniziato a calare sotto la spinta delle onde per poi scomparire di nuovo nell'acqua, seguita da altre tre dighe centrali. Nel giro di qualche minuto però sono tutte riemerse, dopo che la sala operativa del Consorzio Venezia Nuova, guidata dal responsabile dei sollevamenti Davide Sernaglia, ha aumentato la pressione dell'aria. Le paratoie, infatti, quando sono sul fondo, appoggiate ai grandi cassoni di calcestruzzo, sono piene di acqua; per alzarle vengono svuotate e riempite appunto di aria e galleggiano proprio grazie al principio di Archimede. Per abbassarle si procede con l'operazione inversa e il via libera è arrivato alle 14.57. Nell'arco di mezz'ora le bocche di porto sono state di nuovo liberate e alle 16.12 è stata riaperta la navigazione, che era stata interdetta a partire dalle 7 del mattino. Oggi e domani si replica con l'acqua alta, ma questa volta senza **Mose**. Il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone ha infatti ricordato che la «procedura di sollevamento in emergenza», approvata dal suo ufficio mercoledì e messa in pratica subito ieri, prevede il via libera solo con una previsione di 130 centimetri, quindi in caso di maree molto dannose per la città. Oggi la previsione è di 115 centimetri, domani di 110, sempre pochi minuti dopo mezzogiorno. Il **Mose** dunque non verrà sollevato: Piazza San Marco e la Basilica, e non solo loro, torneranno dunque sotto acqua. La giornata di ieri si lascia dietro le spalle 54 anni di dibattiti sulla difesa di Venezia, dopo l'



Corriere del Veneto

Venezia

acqua alta record del 1966 (194 centimetri); una quarantina di anni di discussioni tecniche sulla soluzione **Mose**, dal «progettone» del 1982 in poi; e infine 17 dalla posa della prima pietra nel maggio 2003. Il sistema non è ancora finito: sarà consegnato a dicembre 2021. Ci sono gli impianti da finire, problemi tecnici da risolvere e i costi di manutenzione, le cui stime arrivano fino a 80-100 milioni l' anno; ma oggi si è avuta la prova che quest' opera ciclopica, che ha impiegato quasi 6 miliardi di euro di risorse dello Stato e sei anni fa ha portato a una raffica di arresti per tangenti, funziona. «E' un passaggio fondamentale - afferma il commissario «sblocca cantieri» del **Mose** Elisabetta Spitz - una tappa di un cammino da completare che dovrà garantire progressivamente una protezione sempre maggiore del territorio lagunare da un ineludibile innalzamento del mare». Il commissario Giuseppe Fiengo, che con il collega Francesco Ossola ha preso in mano le redini del Cvn tra il 2014 e il 2015, ricorda le difficoltà. «Cinque anni ci abbiamo messo, ma ce l' abbiamo fatta - ha detto ieri - Per gli impianti non c' era un progetto, mancavano un sacco di collegamenti e il know-how ce lo avevano le imprese che se ne sono andate. E ora bisogna fare anche le opere ambientali».

«Commosso ora il "pilota" Manutenzione fondamentale »

F. B.

Non ha perso un attimo del sollevamento, in diretta su un emittente privata, poi si è commosso. «Non mi sono mai immaginato il contesto della prima volta, ma ero sicuro che funzionasse», confessa Piergiorgio Baita, ex presidente della Mantovani, che ha patteggiato 2 anni nell'inchiesta sulle tangenti e le false fatture legate al Mose. «Il Mose funziona come mi aveva assicurato il povero Mazzacurati - commenta l'avvocato dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Battista Muscari Tomaioli - E' una sberla in faccia ai detrattori ed alle malelingue, che oggi dovranno tacere godendosi una passeggiata in piazza San Marco anche senza stivali». Il problema che si pone adesso è quello di farlo funzionare sempre, o come metaforicamente dice Baita «bisogna saperlo guidare e definire il pilota che ancora non c'è». Il lavoro finora è stato fatto dai tecnici (i meccanici ai box), quello di ieri è stato il giro di prova, ora bisogna vedere il pilota in gara. «Nei prossimi giorni ci sarà l'approvazione del decreto che istituisce l'Autorità che farà chiarezza su gestione, manutenzione e costruzione - dice l'ex presidente della Mantovani - l'assetto definito da Mazzacurati era equivoco, si erano persi i confini». E si definiranno anche fondi e competenze per la manutenzione. Riflette Baita: «I problemi di oggi sono dovuti alla scarsa manutenzione, la bocca di Treporti è pronta dal 2013, poi è stata lasciata la, potevano copiare il modello e riproporlo nelle altre, non ci avrebbero messo sette anni a finire i lavori. C'è la manutenzione conservativa, quella ordinaria programmata in base alla durata tecnica dei componenti e quella straordinaria, quando le parti vanno sostituite».



Brugnaro: «Sconfitti i No a tutto» L' Agenzia divide Roma e Venezia

La chiamata del presidente della Repubblica. Martella: massima attenzione alla città

VENEZIA Non ha dormito molto. «Mi sono sognato che col taxi stavo andando a Malamocco, quando un' onda gigantesca, tipo tsunami, mi veniva incontro. Ho preso il comando della barca andando a riva, poi mi sono svegliato, ma erano le 4 e mezza, e da allora non ho più dormito, era una giornata importante...». Il sindaco Luigi Brugnaro a Malamocco c' è stato davvero, l' onda gigantesca però non l' ha vista, «abbiamo vissuto invece una giornata storica», dice. «I "no" a tutto sono stati sconfitti, abbiamo dimostrato che la tecnologia e la scienza vincono. Dovremo continuare a lavorare perché il Mose non è ancora completato però con oggi Venezia comincia a vedere uno spiraglio». La priorità per il sindaco è concludere i lavori, nel frattempo bisogna pensare alle manutenzioni, e c' è il tema della gestione. «Compiti che, parallelamente alla complessiva salvaguardia, attraverso tutti gli interventi complementari necessari, spetteranno alla nuova Autorità per Venezia - interviene il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella - L' attenzione nazionale per Venezia è al livello massimo ed il successo ottenuto oggi dimostra che questo è il metodo giusto per garantire a Venezia un futuro sereno e di rilancio». Le distanze però tra Ca' Farsetti e governo ci sono tutti, al sindaco e al presidente della Regione Luca Zaia non sono andati giù i termini con cui è stata composta l' Agenzia che «pone in ruolo marginale gli enti territoriali». « E' impensabile che la città resti esclusa, è un esproprio che non conviene a nessuno. Per questo sono fiducioso che nei prossimi mesi si riesca a trovare una soluzione», dice il sindaco. Dalla sua Brugnaro sembra avere anche l' appoggio del presidente della Repubblica Sergio Mattarella che ieri mattina ha chiamato il sindaco manifestando la sua vicinanza e attenzione per la città. «Mi auguro ora che qualcuno dica qualcosa sul **porto**», rilancia. Mercoledì prossimo infatti ci sarà una manifestazione dei lavoratori e delle imprese preoccupati per il futuro, dallo scavo dei canali alle crociere. «Il sistema è integrato, per cui non si può affrontare una cosa senza tutto il resto. Ricordo che c' è ancora il tema delle grandi navi, che qualcuno voleva risolvere tra sei mesi. Abbiamo sconfitto i No Mose, ricordo ancora gli striscioni con le scritte "Brugnaro dimettiti", adesso sconfiggeremo anche i No navi». E' l' accelerazione che chiede Ca' Farsetti guardando già a domani (non a caso il sindaco ha continuato a chiedere i 150 milioni all' anno per la salvaguardia). «Un successo per tutta la città - interviene il prefetto Vittorio Zappalorto - Merito del provveditore Cinzia Zincone e del commissario Elisabetta Spitz, ma bisogna ringraziare anche tutti i tecnici del Consorzio Venezia Nuova, professionali e competenti. Il merito va anche al sindaco che ha voluto al cabina di regia facendo da pungolo a tutti i soggetti coinvolti». Aggiunge il governatore Luca Zaia: «Si tratta di un' opera che è costata molto dal punto di vista finanziario e non solo. Almeno la assicurazione che funziona davvero e che serve a Venezia». Coro unanime del governo. Dice il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli: «Un risultato importante che insieme alle autorità locali abbiamo voluto con determinazione dopo i danni del novembre scorso: presidio e tutela costante per una città patrimonio dell' umanità». «In un giorno in cui il nostro Paese è flagellato dal maltempo, questa notizia rappresenta una speranza - aggiunge il ministro per i rapporti con il parlamento Federico D' Incà - . Dopo l' acqua grande il governo ha accelerato rispettando una tabella di marcia che sta portando finalmente a termine un' opera attesa per troppi anni». (f. b.)



Corriere del Veneto

Venezia

)

Dieci navi merci ferme i timori per il Porto e la conca da rifare «Uso sia compatibile»

A. Zo.

VENEZIA «Il Mose sta funzionando e da veneziano tiro un sospiro di sollievo, dopo la grande paura dello scorso 12 novembre! Adesso serve piena compatibilità con porto commerciale, per garantire futuro ed economia del territorio». Il tweet con cui **Pino Musolino**, commissario dell' Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, saluta il successo del sollevamento del Mose, mette però subito il dito nella piaga. E d' altra parte ieri bastava guardare le banchine di Porto Marghera per capire il problema: con la navigazione bloccata dalle 7 di mattina (secondo l' ordinanza della Capitaneria) fino alla riapertura delle 16.12, ben dieci navi commerciali sono rimaste ferme in attesa della riapertura delle paratoie. La Capitaneria di Porto e gli operatori dello scalo hanno dovuto organizzare un maxi-convoglio in uscita, con 12 piloti, 12 rimorchiatori e 8 squadre di ormeggiatori in contemporanea, mentre la Guardia Costiera vigilava con cinque unità navali e 30 militari. Due navi erano invece riuscite a entrare di corsa al mattino, prima che entrasse in vigore lo stop, mentre altre due hanno dovuto attendere l' ingresso nel pomeriggio, ma viste le lungaggini delle operazioni di riapertura sono state fermate ed entreranno questa mattina.

«Anche io da veneziano sono contento - afferma Alessandro Santi, presidente di Assoagenti e portavoce della Port Community - però oggi il porto è stato fermo per nove ore. C' è molto da migliorare». Proprio su questo sono in corso degli incontri tecnici tra il Commissario del Mose Elisabetta Spitz, il Provveditorato, il Porto e gli operatori. Ieri il sollevamento è stato anticipato di molto, lasciando la città addirittura con l' acqua a 70 centimetri di altezza sul medio mare: ma questo ha comportato anche un allungamento dei tempi di abbassamento perché si è dovuto aspettare che il livello scendesse a quella quota. «Sicuramente vanno migliorati il sistema di previsioni e la durata della chiusura», spiega ancora Santi. C' è chi dice che uno degli obiettivi sarebbe quello di alzare la quota di sollevamento del Mose: ora viene alzato con una previsione a 130 centimetri perché siamo in una fase in cui l' opera non è ancora finita e viene usata in via emergenziale, ma a regime dovrebbe essere a 110. Il problema è che negli ultimi anni, soprattutto nel 2019, gli episodi superiori a quest' ultima quota sono stati addirittura 18, di cui 12 a novembre: un numero di sollevamenti molto elevato, che rischia di mettere in ginocchio il porto lagunare. Con il Mose operativo, infatti, il porto diventerà il primo scalo regolato d' Italia: in alcuni momenti l' accesso sarà appunto interdetto e le navi dovranno aspettare per entrare. A dir la verità il progetto prevedeva una conca di navigazione a Malamocco - la bocca di porto da cui entrano le navi commerciali, che poi si dirigono a Marghera attraverso il Canale dei Petroli - che è costata oltre 650 milioni di euro e che però secondo lo stesso **Musolino** e i piloti è stata realizzata in maniera scorretta: sarebbe infatti disallineata rispetto alla lunata frangiflutti e comunque troppo piccola, perché prevista per navi di 280 metri, quando ormai gli scafi superano i 300. Un problema che è ben presente al governo, che annuncia di voler porre rimedio. «La conca dovrà essere rivista e riprogettata, visto che è un' opera complementare al Mose - spiega il sottosegretario di Palazzo Chigi Andrea Martella - Di certo bisognerà poi lavorare per rendere l' uso delle dighe compatibile con il porto». «Ora - dice il sottosegretario all' Economia Pier Paolo Baretta, riferendosi alla nuova Autorità per la laguna - serve una governance efficace e indipendente che sappia gestire sia la salvaguardia che la vita del porto».





Gli irriducibili contrari «Resta un' opera sbagliata Le onde ieri non c' erano»

veneziana «Il Mose ha innumerevoli criticità, a partire dall' assenza di un progetto esecutivo, fino agli esorbitanti costi di manutenzione. Ma soprattutto saranno i cambiamenti climatici ad affondarlo». Anche nel giorno della «festa» del Mose non mancano le critiche alla grande opera. E il comitato No grandi navi, i cui membri provengono in larga parte dal comitato No Mose, agguerrito soprattutto a fine anni Duemila, rimarca che con l' aumento del livello del mare, nei prossimi decenni, le dighe dovranno essere usate talmente tante volte da provocare la morte della laguna. «Le paratoie dovranno essere in funzione centinaia di giorni l' anno - proseguono - la soddisfazione odierna di girare per la città all' asciutto o il trionfalismo dei fans del Mose si riveleranno effimeri». Temi simili li solleva anche Giovanni Andrea Martini, ex presidente della Municipalità di Venezia e neo-consigliere comunale. «Il Mose ha funzionato con sei anni di ritardo, con fiumi di denaro che avrebbero salvato molte abitazioni e scavato rii - spiega - Ma quanto potrà durare rispetto all' innalzamento del mare? Occorre studiare un sistema diverso, rispettoso dell' ecosistema lagunare. Iniziamo a investire, ad esempio, sulle modalità di innalzamento del livello del suolo». Anche Gianfranco Bettin - pure lui ex presidente di Municipalità e ora entrato a Ca' Farsetti - pur ammettendo che «lo stress test è riuscito», ricorda tutte le criticità. «E' stata scelta l' opera dalla gestazione più lunga e complicata, a fronte di alternative scartate grazie a corruzione e forzature politiche - dice Bettin - Venezia avrebbe vissuto giornate come questa già da tempo». Dopo aver sottolineato l' impatto delle chiusure sull' attività portuale («uno dei principali antidoti alla monocultura turistica»), il consigliere di Verde progressista ricorda poi i costi di funzionamento: «Rischia di andare a scapito delle risorse necessarie a tutelare e ricostruire l' ecosistema e rigenerare la città. C' è poi il tema della risonanza subarmonica delle paratoie, che in condizioni meteo-marine particolari (onde di 2,2 metri ogni 8 secondi) comincerebbero a oscillare, come sostiene la società francese Principia, richiamata più volte dall' ingegner Vincenzo Di Tella. «Sono contento che ieri il Mose si sia sollevato e che l' acqua non sia arrivata a San Marco, ma da qui a dire che sia una prova significativa ce ne passa - spiega Di Tella - Il tema della risonanza non è mai stato risolto e ieri comunque le onde non c' erano, perché la lunata blocca bene quelle di scirocco: sono quelle di bora che possono far male perché la lunata le blocca e le butta dentro la bocca di **porto**». Circostanza peraltro ammessa dal progettista del Mose, Alberto Scotti: «Ieri le onde erano di solo mezzo metro, purtroppo - afferma - lo so bene che anche onde più alte non creeranno problemi, ma le vorrei proprio per poter rispondere "dal vivo" a chi afferma il contrario». Secondo Di Tella, il problema nasce tutto dai test eseguiti a Voltabarozzo 15 anni fa. «Sono stati eseguiti con un sacco di errori e quindi sulla base dei documenti l' opera non può funzionare in certe condizioni - conclude - lo lo chiamo il paradosso del Mose». (a. zo.)



Il mose in funzione

Evviva le dighe gialle Venezia batte l'alta marea (ma ci sono voluti 40 anni)

L'opera non è finita. E c'è l'incognita di condizioni meteo più dure

GIAN ANTONIO STELLA

Evviva. Ieri mattina, quaranta anni dopo la decisione di puntare sulle dighe mobili, le paratie del **Mose** si sono infine sollevate. E tra il sollievo di sostenitori e scettici hanno lasciato Venezia all'asciutto. Prima di buttar via gli stivali ascellari, però, è meglio aspettare... Guai se qualcuno desse l'incubo per finito. E lo stesso sindaco neo-rieletto della città serenissima Luigi Brugnaro, che pure è di natura turbo-ottimista, accompagnava ieri all'esultanza («Siamo riusciti per la prima volta al mondo ad avere una barriera sottomarina che si alza e ferma il mare») la raccomandazione a non pensar di aver risolto ogni problema: «Prima il **Mose** va finito, poi c'è anche San Marco e altri luoghi bassi che hanno bisogno di lavori di rialzamento delle rive». Un lavoro lungo. Ieri, però, è andata bene davvero. Alla città più bella e delicata che, dopo mesi di sofferenza, non è stata allagata dalla prima acqua alta autunnale, evento che avrebbe riacceso polemiche roventi sui tempi biblici dell'opera, bacchettati dallo stesso Patriarca Francesco Moraglia («È una giornata di speranza, di attesa, con qualche riflessione anche sul fatto che questo risultato poteva essere ottenuto anche in tempi molto più brevi») e all'Italia intera. Che dopo aver retto all'urto del primo tsunami occidentale del Covid-19 e aver fatto un figurone per efficienza, generosità, talento architettonico e artistico sul nuovo ponte di Genova ha ora la possibilità di rispondere coi fatti alle irritanti ironie di troppi sopracciò stranieri. Il nostro è un Paese che, nei momenti critici, è spesso capace di dare il meglio. Semmai è proprio questo, il problema. Una formidabile cultura dell'emergenza (su certe cose siamo davvero i più bravi) sciaguratamente abbinata all'incapacità di reggere la sfida quotidiana della buona manutenzione. Che ci condanna ad esultare per la ricostruzione di un magnifico ponte mentre decenni di errori nella gestione della rete di torrenti, ruscelli e fiumi fanno crollare altri ponti, come è accaduto ieri, in altre parti del territorio. Ed è sempre così. Sempre. Dopo decenni di sonnolenza, lentezze, tangenti, commesse distribuite agli amici e agli amici degli amici fino all'esplosione dello scandalo del 2014, siamo sicuri che la costruzione del **Mose** sarebbe stata così accelerata se la disastrosa Aqua Granda del 12 novembre dell'anno scorso, con la marea salita a 187 centimetri sul cosiddetto «Zero mareografico» non avesse suonato campane a martello in tutto il mondo lanciando l'allarme su quanto domani (non un giorno lontano: domani o dopodomani o la settimana prossima) potrebbe accadere a Venezia? Certo, ieri è andata bene. Ma certe esultanze spropositate e in parte dettate dalla propaganda e dall'invito a fare «più grandi opere» (tema spinosissimo dati i troppi precedenti di grandi cantieri tenuti aperti per decenni con decine di perizie di variante e astronomici rincari) devono tenere conto di alcune cose importanti. Come il fatto che ieri il traffico di navi che quotidianamente solcano la laguna era inesistente. O che le previsioni in base alle quali ieri mattina era stato deciso di alzare le 78 paratoie parlavano di venti a 65 chilometri l'ora e di onde al largo alte 7 metri, contro i 33 chilometri l'ora (con raffiche a 41: molto meno di certe punte a 144 come ai primi d'ottobre del 2012) che sarebbero stati registrati a mezzogiorno e alle onde di un metro e 40 centimetri registrate alla torre del Cnr, 8 miglia da Chioggia. A farla corta: prima di dare per sicuro che il **Mose** funzioni perfettamente occorrerà aspettare, purtroppo, giornate più estreme. E magari l'automazione piena del «motore». Cioè della «Control room» che governerà le paratoie ma non è



pronta (ancora sei mesi, pare) ed è stata sostituita anche



Corriere della Sera

Venezia

ieri dai ponti radio del Genio militare. E sempre lì torniamo. Vedere quelle dighe mobili gialle sollevate e le persone che camminavano all' asciutto con le scarpe da ginnastica a Piazza San Marco ha fatto tirare un sospiro di sollievo. E così leggere della felicità di Carlo Alberto Tesserin, Primo Procuratore di San Marco: «La Basilica è asciutta, asciutta. È la prima volta ed è un dato importantissimo. A 90 centimetri di marea avremmo dovuto affrontare l' acqua che arriva dalla piazza, ma non è arrivata». La cautela però è d' obbligo. Tanto più che la manutenzione sarà costosissima e alcune paratie, come mostra una foto pubblicata ieri da un ambientalista veneziano, sono già oggi in condizioni pessime. E che occorra prudenza non ce lo ricorda solo la furia dell' Aqua Granda del 12 novembre 2019. Ma le previsioni degli scienziati, riassunte nel libro «Venezia e l' Acqua Alta», edito da Maredicarta, da quel Giampietro Zucchetta che ha appena ripreso e aggiornato, con dati nuovi, uno studio documentatissimo di quasi trent' anni fa. Dove si legge ad esempio che le «acque alte» sono passate da 30 in tutto l'800 a 164 nel '900 con un' accelerazione da paura in questo secolo: 146 fino al 2019. Con 3 scenari fino al 2100 elaborati su dati dell' Intergovernmental Panel on Climate Change. Nel peggiore ci sarebbe «un aumento del 430% delle maree considerate nello studio e conseguente enorme incremento della frequenza della necessità di interventi di chiusura del **Mose**». Il Lago di Venezia: una catastrofe per il porto, i cittadini, la laguna, l' ambiente. Un tema da affrontare non a fine secolo: ora. Certo che una cosa piccola ma utile si potrebbe fare in tempi brevi, scrive Zucchetta: spiegare a chi non è veneziano cosa sia il «misterioso "Zero mareografico" risalente addirittura alla fine dell' Ottocento e che se ne sta più o meno a un metro più sotto della quota della pavimentazione della città». L' uovo di Colombo, dice, sarebbe «semplicemente quello di cambiare il livello di riferimento delle misure di marea» riferendosi senza malintesi «a un "Livello medio" dei "masegni" della pavimentazione di Venezia». E si eviterebbe finalmente di spingere tanti turisti, spaventati da maree relativamente «normali» e da ieri arginabili dal **Mose**, ad annullare un viaggio con una motivazione un po' surreale: «Com' è San Marco? Mia figlia non sa nuotare».

La barriera in Laguna

Venezia, sei miliardi e finalmente sentirli. Il Mose ha fermato l' acqua alta a San Marco

Giuseppe Pietrobelli

Diciassette anni (e 6 miliardi di euro) dopo la posa della prima pietra, il **Mose** comincia a fare quello per cui è stato progettato. Ieri è riuscito a bloccare la marea che, altrimenti, avrebbe invaso il 52% del centro storico di Venezia. La città tira un sospiro di sollievo, e con essa tutti coloro che hanno lavorato alla realizzazione di un' opera controversa, la cui ideazione affonda nel secolo scorso e la cui realizzabilità ha rischiato di naufragare nello scandalo tangenti del 2014. Le paratoie si sono alzate alle tre bocche di porto della laguna, dopo il via libera dato alle 6 del mattino, vista la previsione di marea di 130 cm. Ed è esattamente il livello che fa scattare le dighe mobili, anche se il **Mose** non è ultimato, né collaudato. A regime, ovvero dalla fine del 2021, potrà funzionare anche a partire da 110 cm. Il via libera ha bloccato le navi in ingresso e in uscita dal porto. Poi è stato avviato l' innalzamento, durato un' ora e 17 minuti, dalle 8.35 alle 9.52. A quel punto la laguna era isolata dal mare. Ma mentre il livello dell' Adriatico è cresciuto al Lido fino a 132 cm, quello della laguna è rimasto a 70, con una differenza di 50 cm, quanto è bastato per evitare l' allagamento del centro storico di Venezia. Perfino Piazza San Marco, che è tra le aree più basse, è rimasta all' asciutto, se si esclude qualche pozzanghera. Si tratta ora di verificare, nella fase di rientro delle paratoie, quante siano rimaste rialzate, a causa dei detriti di sabbia. La prova riuscita ha suscitato reazioni entusiaste. A cominciare da Elisabetta Spitz, Commissario straordinario per il **Mose**. "Il palese successo rappresenta solo un passaggio fondamentale nella protezione della città e della laguna. Ci tengo ad attribuire il merito ai tecnici, agli operai e a tutto il personale per questo straordinario traguardo". Poi ha ringraziato "il progettista Scotti, il direttore Ossola e il Provveditorato di Venezia ". Non è potuto sfuggire il fatto che non abbia citato uno degli amministratori straordinari del Consorzio, Giuseppe Fiengo, e che abbia declassato Francesco Ossola a semplice "direttore". Entrambi, invece, nominati nel 2015 dall' Anac dopo gli arresti, hanno contribuito a far funzionare il Consorzio. Il provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, ha commentato: "Non filtra acqua e si apprezza una consistente differenza di altezza dell' acqua". Di giornata storica hanno parlato il sindaco Luigi Brugnaro e il governatore Luca Zaia. Il patriarca Francesco Moraglia: "Una bella giornata, forse attesa da troppo tempo".



Acqua alta e città all'asciutto Il Mose al debutto: funziona

'Onde respinte dalle paratoie alle bocche di porto: marea a 132 centimetri al Lido, solo 72 a San Marco' Per la prima volta Venezia non è stata sommersa Ma oggi non sarà così: picco a 115, dighe bloccate

MICHELE FULLIN

LA GRANDE OPERA VENEZIA Per la prima volta nella storia millenaria di Venezia, mentre l'onda di marea premeva sull'Adriatico, spinta da uno Scirocco con raffiche fino a 30 nodi, la città era all'asciutto. Per circa sei ore ci sono stati 60 centimetri di differenza tra il livello del mare e il livello della laguna: significa che neppure piazza San Marco, la parte più bassa di Venezia, è andata sotto malgrado le previsioni di 135 centimetri, cioè acqua al ginocchio davanti alla Basilica. SEPARATE LE ACQUE Merito del **Mose**, che dopo tanti anni ha mantenuto la promessa biblica di separare le acque del mare dalla laguna. Che le 78 paratoie mobili distribuite sulle tre bocche di porto (41 al Lido, 19 a Malamocco e 18 a Chioggia) venissero a galla era stato mostrato più volte, che tenessero all'asciutto la città con vento forte e mare formato ancora non lo si sapeva. Non c'erano state prove in simili condizioni e soprattutto, le prove precedenti si erano effettuate con una marea molto modesta. L'ORDINE ALLE 8.30 Le operazioni per l'innalzamento del **Mose** sono iniziate alle ore 8.30 (ma in realtà i tecnici erano al lavoro prima dell'alba) e alle 10.10 era completamente sollevato: mentre in mare la marea continuava ad aumentare, in Laguna la crescita si arrestava, attestandosi intono ai 70 cm. Quando in mare ha raggiunto il suo massimo di 132 cm, il dislivello tra mare e Laguna, garantito dalle barriere, era di 62 cm. Nonostante un'onda di circa due metri, le paratoie si sono mosse di pochissimo e sono rimaste al loro posto fino alle 16, quando il livello del mare e della laguna sono diventati eguali ed è partito l'ordine di pompare acqua nelle gigantesche porte mobili, che sono rientrate negli alloggiamenti sottomarini. Venezia ieri è rimasta all'asciutto, ma non sarà così oggi e domani con due picchi di 115 e 110 centimetri previsti tra mezzogiorno e l'una. Il **Mose** non è completato, ha ancora tanti collaudi da fare, ci sono criticità non risolte, i costi di manutenzione non sono ancora esplicitati e soprattutto non sarà azionato con previsioni di marea sotto i 130 centimetri. Al di sotto di questo livello, le acque creano disagio, ma non rappresentano una calamità. E gli operatori economici sono attrezzati da decenni per farvi fronte limitando i danni. UN NUOVO INIZIO Per Venezia non si tratta della fine delle preoccupazioni, perché il **Mose** non è ancora completato e collaudato, ma certamente l'operazione di ieri cancella in un colpo solo tante brutte storie di ritardi e anche di corruzione alle quali l'opera è stata accostata. Soddisfatto l'ingegnere Alberto Scotti, che è il principale progettista dell'opera, il quale non nasconde che sperava in un mare ben più severo: «Che funzionasse lo sapevamo - commenta - ora è stato testato il funzionamento dell'impianto con la macchina della previsione e della comunicazione». Il porto è stato infatti chiuso dalla Capitaneria per tutta la durata delle operazioni e a sorvegliare c'erano parecchie unità delle forze dell'ordine. «Il test è andato bene - aggiunge il Provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, che ha assistito alla prova con il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro - e stiamo raccogliendo tutti i dati, maggiori rispetto al previsto, per la messa a punto». Elisabetta Spitz, il commissario che ieri ha seguito la situazione in collegamento. «La decisione di alzare il **Mose** coronata da un palese successo - ha sottolineato - rappresenta solo un passaggio



Il Gazzettino

Venezia

fondamentale nella protezione della città e della laguna. Ci tengo ad attribuire il merito ai tecnici, agli operai e a tutto il personale del Consorzio Venezia Nuova che hanno reso possibile raggiungere questo straordinario traguardo». Per il Consorzio ha parlato il commissario Giuseppe Fiengo: «Cinque anni ci abbiamo messo, ma ce l'abbiamo fatta. Mi ricordo la frase che dissero quelli della Mantovani, che con il commissariamento non avremmo mai alzato il **Mose**. Avevano ragione, non c'era nemmeno il progetto. È molto faticoso, ma alla fine se uno si mette le cose le fa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I verbali, la grande retata, i processi: un caso ancora aperto

GIANLUCA AMADORI

LO SCANDALO VENEZIA Il padre del progetto delle paratie mobili e inventore del cosiddetto sistema **Mose**, l'ingegner Giovanni Mazzacurati, è scomparso nel settembre del 2019, all'età di 87 anni, nel suo buen retiro, in California, senza poter essere processato per gli anni di mazzette e favori elargiti dal Consorzio Venezia Nuova (CVN) con l'obiettivo di far proseguire i lavori e cercare di concludere l'opera. Ma è anche grazie alle sue confessioni se l'inchiesta, condotta dai pm Stefano Ancilotto e Paola Tonini, è arrivata a scoprire numerosi episodi illeciti di corruzione, finanziamento illecito dei partiti e fatturazioni a fronte di operazioni inesistenti. Era il luglio del 2013 quando il progetto **Mose** fu scosso dai primi arresti: tra i destinatari della misura cautelare ci sono Piergiorgio Baita, presidente della Mantovani costruzioni e lo stesso Mazzacurati (che aveva rassegnato le dimissioni dal CVN pochi giorni prima, ufficialmente per motivi di salute) finisce ai domiciliari con l'accusa di turbativa d'asta proprio in relazione ad alcuni lavori per la realizzazione del **Mose**. Sia Baita che Mazzacurati riempiranno centinaia di pagine di verbale per raccontare come funzionava il sistema **Mose** e, nel giugno del 2014, scatterà la cosiddetta retata storica con 35 arresti, alcuni dei quali eccellenti. PATTEGGIAMENTI L'inchiesta si è conclusa con una lunga serie di patteggiamenti e con lo Stato che è riuscito a recuperare alcune decine di milioni di euro, senza però riuscire ad individuare pienamente il livello romano di relazioni e complicità intessute da Mazzacurati. L'unico dei politici romani a finire sotto processo fu l'ex ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli, condannato per corruzione in primo grado a quattro anni di reclusione, ma deceduto in un incidente stradale prima dell'appello. Ben più nutrita la platea di pubblici amministratori locali coinvolti nello scandalo, tra cui l'ex presidente della Regione Veneto, Giancarlo Galan e l'ex assessore regionale ai Trasporti, Renato Chisso (entrambi usciti con il patteggiamento) e l'ex sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, in parte assolto dall'accusa di finanziamento illecito e in parte salvato dalla prescrizione. Per lui si attende il giudizio della Cassazione. In sede penale è ancora aperto il filone denominato **Mose 6**, relativo ai prezzi gonfiati dei sassi da annegamento utilizzati per le difese a mare. DANNO ERARIALE Sullo scandalo si è pronunciata anche la Corte dei conti, che ha condannato molti dei protagonisti a risarcire con milioni di euro il danno provocato all'erario. Lo stesso Mazzacurati è stato condannato a versare quasi 7 milioni. Per finire ci sono le cause civili avviate a più riprese, anche nell'ultima travagliata fase dei lavori, a causa dei contrasti sempre più aspri tra le imprese (alcune delle quali coinvolte nello scandalo e ancora impegnate nei lavori) e i commissari nominati a gestire il Cvn. Contrasti che probabilmente proseguiranno ancora a lungo, con esiti non prevedibili. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Agenzia per Venezia Il sindaco: esproprio Martella: non capisci

LA POLEMICA VENEZIA «Un esproprio, ma non me la metto via». «Ma quale esproprio, mi meraviglio che si ostini a non capire». Nel giorno in cui il Mose salva piazza San Marco dall' acqua alta ecco che va in scena il botta e risposta a distanza tra il primo cittadino di Venezia Luigi Brugnaro e il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella. Con Brugnaro che accusa il Governo di non aver ancora deciso cosa fare sulle Grandi navi e Martella che annuncia: «Entro il mese sarà convocato il Comitato». È Brugnaro, dalla Smart Control Room del Comune, ad attaccare per primo. Si parla della gestione del Mose e il sindaco contesta quell' Agenzia per la Laguna di Venezia inserita nel Decreto Agosto: «Se la sono inventata a Ferragosto, l' hanno messa in un decreto del coronavirus, hanno escluso Comune e Regione. Credo che il premier Conte neanche lo sapesse, devono aver sentito il clima da campagna elettorale». Brugnaro non fa nomi, ma è notorio che il primo a lanciare l' Agenzia che assorbirà le competenze dell' ex Magistrato delle acque, sia stato, un anno fa, Martella. Che a distanza ribatte: «Mi meraviglio di come Brugnaro si ostini a non capire. Le competenze sulla salvaguardia di Venezia sono sempre state dello Stato così come i finanziamenti. Semmai è con questa Agenzia che per la prima volta c' è un coinvolgimento degli enti locali dal momento che nel Comitato di gestione ci saranno rappresentanti di Regione, Comune, Città metropolitana». Tra l' altro il decreto, approvato l' altra notte in commissione al Senato, andrà a giorni in aula. Brugnaro insiste: «Mi auguro ora che qualcuno dica qualcosa sul **Porto**, sul nuovo presidente. E c' è ancora il tema delle Grandi navi, che qualcuno voleva risolvere tra sei mesi. Abbiamo gente che non prende lo stipendio da febbraio, non ce la metteremo mai via». Ribatte Martella: «L' attenzione per Venezia continua, a ottobre sarà convocato il Comitato per il riparto di ulteriori risorse per il Comune di Venezia e per i Comuni della Gronda, ma anche per riprendere le decisioni sulle Grandi navi». Al.Va. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Tempi, costi e poteri: i nodi del Mose

'Buona la prima ma restano i problemi, a partire dal porto: troppe 4-5 ore per azionare le dighe, la navigazione si paralizza. A regime, le barriere entreranno in funzione un mese all'anno. La variabile soldi: dai 30mila ai 70mila euro per ogni manovra

DAVIDE SCALZOTTO

LO SCENARIO segue dalla prima pagina (...) che di solito allaga a vari livelli (a seconde delle zone) il 70-75 per cento della città, a partire da piazza San Marco, il punto più basso, dove l'acqua affiora quando la marea è a 80 centimetri. Ma qui è la prima sfida per i prossimi sollevamenti del Mose, a partire dal test del 9 ottobre. Impensabile infatti che le paratoie restino sollevate 4-5 ore: si dovranno via via affinare i tempi per giungere al momento X oltre il quale la decisione non può essere rinviata. Il problema principale, infatti, è quello dell'operatività del **Porto**. Con le dighe alzate le navi non passano. E dalla bocca di **porto** di Malamocco entra tutto il traffico commerciale e petrolifero veneziano. Chiudere per 4-5 ore significa lasciare le navi in rada. E se è vero che la soglia di sollevamento, a regime, saranno i 110 centimetri, questo rischia di accadere circa un mese l'anno (nel 2019 i giorni con marea sopra i 110 sono stati 26). Il problema dell'accessibilità del **Porto** era stato previsto in sede di progettazione del Mose con la realizzazione della conca di navigazione a Malamocco: una sorta di porta di sicurezza in cui far passare le navi anche con il Mose alzato. Senonché, costruita la conca, ci si è accorti che era corta e stretta: in sostanza le navi grandi non sono in grado di curvare per entrare, non c'è spazio. Insomma, centinaia di milioni buttati (ce ne vorrebbero ora circa 700 almeno per correggere l'errore). Fossero gli unici, verrebbe da dire. Perché di soldi il Mose, costato più di 5 miliardi, ne ha - diciamo così - assorbiti un bel po'. L'inchiesta giudiziaria del resto, partita con la Retata Storica del giugno 2014, è lì a raccontarlo, disegnando il quadro dell'illegalità. Ma il Mose non è stato solo mazzette. È stato anche sprechi: compensi, consulenze, lavori fatti male, forniture mal gestite, progetti mai realizzati. Per non parlare del caos organizzativo, delle gelosie, delle invidie, dei rapporti di potere all'interno di quel parastato che ha saputo e potuto sopravvivere (anzi, vivere bene) in parallelo all'alternarsi della gestione politica. Tutto ciò ha avuto un costo, anche per le imprese lasciate troppo spesso in balia della confusione, dei palleggi di responsabilità. IL PREZZO DA PAGARE E proprio i costi sono l'altra sfida del Mose che verrà: alzare e abbassare le paratoie costa tra i 30 e i 70mila euro ogni volta (dipende dalla bocca di **porto**), con un centinaio di persone all'opera. A questo si aggiungono i costi di manutenzione, circa 80-100 milioni l'anno, al netto di imprevisti. E i conti sono presto fatti, se contiamo che il Mose in futuro potrebbe essere alzato tra i 20 e i 30 giorni l'anno. Ferma restando la variabile del clima, perché è lecito aspettarsi eventi ben più estremi di quelli di ieri, si vedano i 187 centimetri del 12 novembre 2019. Cosa accadrà davanti a stress test del genere, o più semplicemente con mareggiate e venti ben più sostenuti di ieri? Questa sarà una delle prossime sfide decisive, CHI DECIDE Un altro nodo da risolvere sarà l'aspetto decisionale. Chi deciderà, a regime, di alzare le paratoie? Ieri, nel test, l'ultima parola è stata pronunciata dalle due signore del Mose: Cinzia Zincone (provveditore alle Opere Pubbliche del Triveneto) ed Elisabetta Spitz (commissario straordinario all'opera). Ma in futuro? Ci sarà una cabina di regia? Formata da chi? Il governo, nel Decreto agosto, ha creato l'Autorità per la laguna, ente governativo in cui siedono ministeri ed enti locali, che gestirà gli aspetti di salvaguardia della laguna: sarà affidata a questo ente la cabina di regia





Il Gazzettino

Venezia

cabina di regia diversa? Composta da chi? Dal Comune, dal provveditorato, dal Consorzio Venezia Nuova braccio operativo del Mose, dalla Capitaneria di Porto? Quel che è certo è che deve essere una struttura snella, perché si tratterà di prendere decisioni rapide e chiare, non ci dovrà essere spazio per dubbi, veti o distinguo. C'è, infine, il futuro del Consorzio Venezia Nuova. Con l'Autorità per la laguna il suo ruolo andrà via via estinguendosi, perché l'Autorità prevede il ripristino del vecchio Magistrato alle acque e la nascita di una struttura in house, interna, a fare da braccio operativo. Facile pensare e auspicare che i lavoratori e le professionalità fin qui cresciute con il Mose (al lavoro dal 2003 di fatto) saranno assorbite dalla nuova società. Ma c'è anche il nodo della gestione dei contratti con imprese esterne. E con il Cvn sarà da capire quale sarà il destino dei due commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, rimasti a gestire il Cvn mentre Elisabetta Spitz ha avuto il compito di concentrarsi sull'opera. Il loro compenso viaggia sui 240mila euro l'anno e il mandato è legato alla fine del Mose. Quindi, realizzata l'opera, il loro ruolo (sono stati nominati dal Prefetto di Roma) dovrebbe esaurirsi. Una strada obbligata e necessaria, per evitare quel fenomeno per cui i commissari straordinari finiscono poi per diventare eternamente ordinari e per segnare una cesura tra il Mose che è stato e il Mose che verrà. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Il Mose fa felice la città «E' la nostra rinascita»

L'emozione dei commercianti e degli esercenti di Piazza San Marco finalmente asciutta. «Questo giorno è il nostro sbarco sulla luna»

DAVIDE TAMIELLO

LA GIORNATA VENEZIA Il clima d'attesa si sente, eccome. A San Marco tutti i commercianti fuori dai negozi a fissare il centro della piazza fin dalle prime ore del mattino, quasi si aspettasse spuntare dal nulla un rivolo, una pozza, un'onda: qualunque segnale che le speranze di mezzo secolo di attese fossero naufragate miseramente in un clamoroso fallimento. C'è chi è ottimista e lascia perdere le paratie anti allagamento, chi si fida meno e blinda il locale come sempre si fa con l'acqua alta in arrivo. Passano i minuti, le ore, si raggiunge il picco. In mare, però, perché in laguna il livello resta intorno ai 70 centimetri: il cuore di Venezia, uno dei punti più bassi della città, resta all'asciutto. È fatta, funziona davvero. «Sono emozionato, questo giorno ha cambiato la storia. Questo è il nostro sbarco sulla luna». Antonio Spolaore, commerciante della piazza, non trattiene l'entusiasmo. «Fin qua, l'acqua rivava fin qua a 130», dice indicando un punto in cui il marmo delle procuratie vecchie sembra cambiare colore. Ma la sua non è una voce isolata: calata la tensione, in città l'aria e quella della festa. Da Santa Croce all'Accademia, da Campo Santa Margherita ai Tolentini, da Castello a San Polo: aver sbarrato le strade al mare è qualcosa di troppo clamoroso. «I buto via, no voggio più vederli», grida una negoziante in Strada

Nova a Cannaregio, agitando gli stivali, simbolo delle fatiche di chi, da sempre, convive con un fenomeno naturale che può distruggere un'attività (e una vita di sacrifici) in pochi minuti. Reazioni di giubilo a parte, però, quelle calzature tanto odiate sarà il caso di tenerle ancora ben strette: il **Mose** non annullerà (quantomeno per ora) l'acqua alta. Potrà evitare i disastri di un anno fa, ma le dighe non si alzeranno certo tutti i giorni: già oggi, se si ripresenterà il fenomeno, le cose andranno diversamente. Ma non importa, la città vuole festeggiare un evento unico e ha tutto il diritto di farlo. «ORA CAMBIA TUTTO» «È una cosa meravigliosa, adesso cambia tutto - aggiunge Michele Palesa, dell'omonima vetreria in piazza San Marco - se penso a tutte le volte che siamo andati sotto. Ero scettico, temevo che non funzionasse, e invece sono felice di potermi ricredere». Gli fa eco il collega e vicino di bottega Davide Penzo. «Io ero tra quelli che all'inizio era contrario al **Mose** - spiega - la laguna non è più la stessa di quella pre opera. Però, a lavori ormai avanzati, speravo davvero che quegli investimenti non fossero stati inutili. Non si può che essere soddisfatti di com'è andata». Per le calli, ieri, un solo argomento. Chi telefona, chi commenta con gli amici, chi ci scherza su prendendo in giro il barista di fiducia («Nane, desso no ti pol più usar a scusa de l'acqua alta per no avorar»). In Calle Larga San Marco c'è chi non riesce a smettere di sorridere. All'hotel Concordi il personale ha tenuto paratie e scale per clienti fino alle 11 (forse per scaramanzia), per poi rimuovere tutto nel più classico dei liberi tutti. Al ristorante al Chianti camerieri in postazione come in una giornata normale: solitamente, con una marea così, avrebbero dovuto trincerarsi dentro al locale a spalare fuori l'acqua. «Il mio negozio andava sotto quasi sempre, bastavano appena 107 centimetri - racconta Laura Scagnol, titolare di Mesca - oggi non vedo una goccia, è meraviglioso. Se solo avesse potuto funzionare il 12 novembre...». E se, appunto. Impossibile non pensare alle immagini di quel mese devastante per paragonarle alle quattro pozzanghere (di pioggia) di ieri. Indietro però non si torna, ma si può guardare avanti con occhi diversi. Un'altra





Il Gazzettino

Venezia

negoziante, infatti, osserva: «A novembre pensavamo che Venezia fosse finita, questa è la nostra rinascita». «È ASCIUTTA, VENITE» E c'è chi non vuole perdere tempo (si è aspettato anche troppo, in effetti) e spera che la lieta novella del test positivo sul campo possa raddrizzare una stagione turistica pesantemente compromessa, prima dall' Aqua granda poi dall' emergenza sanitaria. «La notizia che il Mose funziona deve arrivare ovunque, dobbiamo dirlo al mondo - aggiunge il gioielliere Setrak Tokatzian - abbiamo pagato abbastanza quest' annata disgraziata. Ho già sentito di alberghi che hanno avuto cancellazioni su cancellazioni solo per le previsioni sull' acqua alta. Venezia ora è asciutta, tornate pure tranquilli». Avvertire tutti e subito: il collega Piero Bevilacqua sembra aver preso alla lettera le indicazioni del collega. «Da ore sto inviando la traduzione del messaggio del Centro maree a tutti i miei clienti in giro per il mondo - dice - è un peccato che a Venezia in questi giorni ci sia poca gente, ma ci auguriamo di migliorare in fretta». A Rialto e alle Guglie, altra prima linea bassa della città, con i primi raggi di sole scattano i brindisi. «Ci facciamo uno spritz alla faccia dell' acqua alta - sghignazzano due anziani - ne abbiamo viste tante in 50 anni e questa è la nostra prima vittoria: non si può mica far finta di niente». No, decisamente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

L' uomo delle barriere «Il sistema funziona Adesso è dimostrato»

'L' ingegner Alberto Scotti: «Bene, ora altri test in condizioni sempre più dure»` Frecciata ai detrattori che chiedevano lo stop al collaudo: «Lo fanno da vent' anni»

MICHELE FULLIN

IL COLLAUDO VENEZIA La prova sul campo del Mose che tutti aspettavamo è finalmente arrivata: previsione a 135 abbondanti, vento forte da Scirocco e mare formato. Le barriere si sono alzate senza problemi come in tutte le altre occasioni, quando le condizioni meteomarine erano ottimali, e hanno tenuto botta al mare accennando solo un minimo movimento. Insomma, una promozione piena, visto che ha tenuto fuori dalla laguna 60 centimetri di acqua, lasciando all' asciutto perfino piazza San Marco. STRESS TEST Il padre del Mose, l' ingegnere Alberto Scotti, è sì soddisfatto, ma si attende di provarlo in condizioni sempre più dure prima che possa passare a una condizione di gestione ordinaria. Per lui, comunque, come lo scorso luglio quando la laguna fu chiusa per la prima volta, è l' occasione di un riscatto atteso a lungo, dopo anni di opinione pubblica costantemente contro. E questa con l' acqua alta è un po' un' altra prima volta. «Non è che stessimo cercando di sollevarlo in condizioni facili - spiega - questa volta, in un periodo normale c' è stata tutta la possibilità di comunicarlo, rendere partecipi tutti gli enti coinvolti. Tutti sono stati avvisati per tempo, la navigazione portuale era interrotta in seguito all' allarme lanciato. Diciamo che questa volta più che l' impianto, è stata testata la sua integrazione con il sistema di previsione e allertamento delle maree. E devo dire che tutto ha funzionato bene». L' ANTICIPO Il sollevamento delle 78 paratoie a partire dalle 8.30 ha sorpreso un po' tutti. Anche coloro che, come noi, si stavano precipitando al Lido per assistere all' operazione con vento e corrente forti e onda di circa due metri. Venerdì si parlava di un sollevamento attorno alle 10, ma non è un giallo, perché la spiegazione è immediata. «È tutto un gioco di previsioni - rivela Scotti - non si solleva il Mose quando vogliamo noi, ma quando c' è una previsione di un certo tipo. Quando abbiamo deciso definitivamente tempi e modi, la previsione era una: abbiamo lanciato gli allarmi e abbiamo sollevato in base agli allarmi. La marea è arrivata dopo. Capita, perché è tutto in funzione delle previsioni. Se posso dire una cosa, speravo ci fosse un po' di più di onda. Comunque le paratoie mobili non si muovevano... alla faccia della risonanza». I CRITICI Quello della risonanza è un sassolino che Scotti si è voluto togliere dalla scarpa e riguarda un gruppo di tecnici che fin dall' inizio ha dissentito sulla soluzione Mose sollevando molte criticità, tra cui la risonanza delle paratoie. Pochi giorni fa, lo stesso gruppo di persone, tra cui l' ingegnere Vincenzo Di Tella, avevano scritto al Governo affermando che il Mose non si può collaudare. «Vorrei sapere cosa si sta facendo, allora - taglia corto - forse qualcuno vorrebbe essere collaudatore dell' opera, perché devono essere solo persone molto capaci che possono farlo. Con i no tutto, mi creda, non c' è dimostrazione che tenga. La cosa funziona, lui può dire quello che vuole, lo ha fatto per vent' anni, lo farà ancora. Ce ne faremo una ragione». «VENEZIA È AL SICURO» Ieri il Mose ha tenuto all' asciutto Venezia, ma prima di poter dire che lo farà in modo sistematico e continuativo, dovrà passare ancora molto tempo e dovranno essere fatte molte prove, in condizioni di mare sempre più pesanti, se ce ne saranno. I collaudi dell' opera andranno avanti ancora e per la stagione fredda avverranno quando ci sarà una previsione oltre i 130 centimetri. Ma l' impianto non è ancora finito, ci sono ancora tante cose da fare e ogni volta ci saranno dati ed esperienze





Il Gazzettino

Venezia

da analizzare per ottimizzare le procedure di sollevamento e abbassamento. «Bisogna provare e riprovare un impianto come questo - dice Scotti - avendolo sempre sotto controllo, creando la condizione estrema. Le prove e le simulazioni hanno comunque dimostrato che Venezia si può difendere anche in caso di previsioni con un largo margine di errore. Persino quelle del 12 novembre 2019 su cui ci fu uno scarto di 40 centimetri. Sono soddisfatto - conclude - abbiamo dimostrato che il Mose c'è e può funzionare, adesso qualcuno deciderà qual è il livello giusto per farlo muovere, la coabitazione con il porto e tante altre cose. Noi abbiamo dimostrato che il Mose ha la flessibilità adeguata per adempiere al suo compito». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Centro maree

Previsti 110/115 centimetri alle 12.25 ma oggi le paratie non si alzeranno

VENEZIA Arginato il picco di ieri con l'entrata in funzione delle paratie mobili del **Mose**, l'acqua alta tornerà oggi a fare capolino in città. Ieri sera il Centro maree ha diramato una nota con la quale si prevede una massima di 110-115 centimetri alle 12.25. Il **Mose**, trattandosi di un livello non eccezionale, non entrerà in funzione. Domani, lunedì, è previsto un altro picco di 110 centimetri sul medio mare alle 12.45. Il tempo, in base alle previsioni meteorologiche dell'Arpav, nella giornata di domani sarà ancora instabile con la tendenza all'attenuazione dei fenomeni nelle ore centrali della giornata, on parziali schiarite previste nel corso del pomeriggio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano

L'uomo delle barriere «Il sistema funziona Adesso è dimostrato»

«L'ingegner Alberto Scenzi «Bene, ora...» «Facciamo ai detector che ci avvisano...» «Invece di chiudere...» «Lo fanno da vent'anni»

L'ESABO
L'ingegner Alberto Scenzi, 68 anni, è un uomo di mare. Ha lavorato per vent'anni alla guida del cantiere di costruzione del sistema Mose, la barriera mobile che protegge Venezia dalle acque alte. È un uomo di mare, con una vita di lavoro che si è svolta in mare e in cantiere. Ha visto nascere il sistema Mose, la barriera mobile che protegge Venezia dalle acque alte. È un uomo di mare, con una vita di lavoro che si è svolta in mare e in cantiere. Ha visto nascere il sistema Mose, la barriera mobile che protegge Venezia dalle acque alte.

IL CENTRO MAREE
Previsti 110/115 centimetri alle 12.25 ma oggi le paratie non si alzeranno. Il Centro maree ha diramato una nota con la quale si prevede una massima di 110-115 centimetri alle 12.25. Il Mose, trattandosi di un livello non eccezionale, non entrerà in funzione.

IL TEMPO
Domani, lunedì, è previsto un altro picco di 110 centimetri sul medio mare alle 12.45. Il tempo, in base alle previsioni meteorologiche dell'Arpav, nella giornata di domani sarà ancora instabile con la tendenza all'attenuazione dei fenomeni nelle ore centrali della giornata, on parziali schiarite previste nel corso del pomeriggio.

IL MARE
L'acqua alta tornerà oggi a fare capolino in città. Ieri sera il Centro maree ha diramato una nota con la quale si prevede una massima di 110-115 centimetri alle 12.25.

«Eravamo di nuovo pronti al peggio: ci siamo ricreduti»

‘Il ristoratore: «Avevamo sistemato paratie e pompe, ma non sono servite» L' esercente: «Enorme sollievo, la marea non farà più danni a impianti e mobili»

TRA LA GENTE VENEZIA Erano pronti al peggio, dopo avere patito i danni di tanti allagamenti. Alla fine hanno dovuto ricredersi. E ora, nonostante i danni patiti a causa della pandemia, tanti veneziani possono sorridere. «Siamo molto contenti, non mi aspettavo questo risultato. Mi sono dovuto ricredere». All' osteria Sottobanco, in fondamenta Cannaregio, intorno all' una il clima era festoso e Mauro Bettrone non ne ha fatto mistero. Proprio lui che - come ha confidato ieri e lo confermavano i tavolini e le sedie alzati già nelle prime ore della mattina, con tanto di paratia alla porta - sul funzionamento del **Mose** non riponeva grande fiducia. Tanto da ironizzare con gli amici in vista degli attesi 135 cm. Un livello che avrebbe comportato una trentina di centimetri d' acqua salmastra in negozio. D' altronde la fondamenta è una delle zone più basse della città. «La clientela? Non molta perché, con 135 cm previsti, in tanti hanno scelto di non uscire. Le persone incontrate le ho comunque sentite felici». EDICOLA ALL' ASCIUTTO Massimo Bonacin, titolare dell' edicola Alle Guglie insieme ad Alvisè Ballarin, ha atteso il picco della marea fiducioso, ma allo stesso tempo stanco per un fenomeno che dà problemi al chiosco già con un metro. Con conseguente calo della clientela, soprattutto quella più anziana. Ieri però è andata bene, di acqua non se n' è vista. E per la prima volta, con una previsione simile, tanto che la situazione è apparsa surreale. «Con 130-135 cm l' edicola ne sarebbe stata circondata da una quarantina. Di gente ne è uscita - ha detto - tanto che ho fatto il tutto esaurito dei quotidiani ordinati. Ma altri hanno preferito restare a casa. Tra i commercianti? Tanta la soddisfazione: una giornata come questa ti fa ben sperare per eventuali eventi catastrofici come quello del 12 novembre». SORPRESA A CANNAREGIO Di veneziani in giro ce n' erano parecchi. Chi - i più scettici - muniti di stivali e chi senza, con carrello al seguito. «L' acqua è ferma. Sembra impossibile», le parole emozionante di una signora entrata in macelleria in Rio Terà San Leonardo verso le 11. «È stata un' impresa importante, un segno di speranza che fa capire che se la volontà c' è, qualcosa di buono si può fare. È un sogno, un bene per l' umanità che va preservato», il commento commosso del macellaio Ermes Gaetani, nella cui attività - con 135 cm - ne sarebbero entrati 20. «Nei giorni scorsi ci eravamo organizzati per non farci trovare impreparati e invece Sollevare tutto? È già di per sé un fattore d' ansia e stress». «Eravamo pronti, anche con le paratie. Ma di acqua non ne è entrata. È una giornata storica: siamo riusciti a lavorare anche in una condizione di marea molto sostenuta», ha detto Martino Vignando, del negozio d' arredo tessile Vianello. Insomma, tutte scene di una normalità straordinaria. TRASPORTI RIDOTTI La prima azienda a non credere al **Mose** è stata proprio l' Actv, che alle 9.50 di ieri mattina ha interrotto i collegamenti del 5.1 e 5.2 dal pontile dei Tre Archi. Sotto l' omonimo ponte si passava benissimo e lo dimostrava la linea 3, che, sempre con i medesimi motoscafi, transitava bellamente sotto l' arcata. Non sono mancati i litigi e gli accesi rimbrotti contro l' azienda, non solo da parte dei veneziani ma anche dai turisti ospiti degli alberghi vicini, che dovevano raggiungere la stazione e Piazzale Roma. Livio Lazzarini ha da mezzo secolo il negozio di pelletteria e vetri di Murano in Lista di Spagna: «Con l' acqua alta di novembre ho perso 14mila euro, dei quali 9mila solo di merce racconta Oggi è un giorno da segnare sul calendario. Se il **Mose** continuerà a funzionare sarà un sollievo per Venezia.



Il Gazzettino

Venezia

Resta purtroppo il Covid, perché noi lavoriamo soprattutto con i clienti dei voli transoceanici. Chi affitta non ci abbassa i prezzi, i commercianti hanno costi fissi ed un incasso che si aggira sul meno 75 per cento. È chiaro che in questo modo presto chiuderemo tutti e non potremo aspettare i paventati tre anni per il riassetto». Felice Tommaso Sichiero, titolare del ristorante La Palazzina: «Con l' acqua alta di novembre sono volati via 40mila euro sorride ora Tommaso Sembra di uscire da un incubo. La paura è passata ed era tanta. Forse non ci rendiamo ancora conto della portata di questo evento. Credo che oggi abbia influito non tanto l' elemento tecnico, ma quello umano: immagino le lotte fra chi non voleva alzare le paratie e quanti, invece, lo pretendevano. Deve essere intervenuta una mano autorevole, che ha imposto la sua volontà, ordinando senza mezze misure l' attivazione del **Mose**». «I danni di novembre sono ammontati a 65mila euro, dei quali 18mila di merce confida Marco Ardit, titolare dell' omonima tabaccheria in rio Terà San Leonardo altro che Miracolo a Milano, il film di Vittorio De Sica; oggi è Miracolo a Venezia. L' acqua mi entra in negozio a 105 centimetri e ieri notte ho dormito poco per la preoccupazione della marea. Mi sembra di rinascere. Se il **Mose** non si alzerà frequentemente pazienza, manderemo via l' acqua a colpi di scopa e spazzolone, ma oggi sappiamo che l' alta marea non danneggerà più impianti elettrici, merce e mobilio. È un enorme sollievo». «Stamane mi sono affacciato alla finestra ed il rio era tranquillo narra Luigi Checchini, titolare dell' hotel Minerva Era incredibile vedere l' acqua cristallina ed un tappo che galleggiava tranquillo, senza essere travolto dalla corrente. È una vittoria dell' ingegneria italiana, e non è poco. Venezia da oggi è accessibile ogni giorno dell' anno, in barba agli inglesi che tentano di sminuirci non tanto per deviare il turismo su altre mete, ma per ottenere migliori contratti con le aziende della città». L' unico a non sorridere è Abdul, del Bangladesh, che vende stivali davanti alla Stazione: «Oggi non bene», si lamenta. ALLA GIUDECCA In fondamenta alla Palanca, una delle zone più basse dell' isola della Giudecca, si respirava già moderato ottimismo. Le aziende che dal novembre scorso si sono trovate a far i conti con migliaia di euro di danni erano aperte, ma con l' occhio vigile e i piedi al sicuro dentro agli stivali, perché, alla fine, non si sa mai. «È surreale, speriamo che funzioni davvero. Io, comunque, ho indossato gli stivali», esordisce Claudia Corò, artista che lo scorso anno si era trovata la vetrina sventrata dall' impeto delle onde. «Ora c' è da capire come funzioneranno le previsioni, in attesa dei rimborsi che nel mio caso non sono ancora arrivati», conclude. Vicino a lei, il panificio Crosara aveva dovuto fare i conti con la perdita di una decina di macchinari, mentre ieri osservava l' acqua ferma sotto la fondamenta: «Eravamo pronti al peggio - commenta Raffaella - speriamo che duri, sarebbe bello che funzionasse. Peccato non sia stato fatto prima, perché se non dovesse entrare in funzione, dalla prossima catastrofe non si rialzerebbe più nessuno». Cauti ottimismo anche dalla pescheria di Fabio Gavagnin: «Sono pro-**Mose**, ho solo dubbi sull' impatto ambientale i cui effetti vedremo tra cinque, dieci anni. Ma per ora è sicuramente positivo per la città». Più o meno in linea pure l' ortofrutta Vianello: «Da noi entra a 150 centimetri, quindi siamo abbastanza alti - commenta Andrea Conchetto - per ora però sembra positivo, speriamo non ci siano problemi e che sia la volta buona perché qui il problema sono le onde». Il problema del moto ondoso, assieme alla soglia di attivazione, è invece attenzionato da Davide della pasticceria Giudechina. CAUTO OTTIMISMO Dopo i circa ventimila euro di danni subiti lo scorso anno, c' è cautela: «Sono contento, il problema è che con 125 centimetri qua non si lavora perché con le onde la gente non si ferma certo a sedersi, servirebbe una riflessione in questo senso». Concordi le vicine titolari della cartoleria, Valentina e Mayla: «A 130 di solito con il moto ondoso entra l' acqua, oggi invece è tutto tranquillo. Se fosse così sarebbe fantastico, ma la paura, purtroppo rimane sempre». Più critico Davide, delle macelleria Fiore: «Bene, ma non si dimentichino tutti i soldi spesi finora». Il sospiro di sollievo è arrivato anche dall' altro lato del canale, dove i veterinari dell' ambulatorio veterinario veneziano hanno commentato l' esperimento con favore: «Questa mattina ci siamo alzati con un po' di angoscia nel cuore, dato che le sirene hanno suonato presto - spiegano Caterina e Davide - Avevamo anche pensato di chiudere l' ambulatorio

Il Gazzettino

Venezia

alle 10.30 per sollevare le attrezzature da terra, per fortuna tutto è andato bene e anche gli sguardi dei passanti erano di sollievo». (Servizi di Tomaso Borzomì, Tullio Cardona e Marta Gasparon) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Chioggia, stop Baby Mose «Ci pensa quello grande»

«La città rimasta protetta senza bisogno di alzare lo sbarramento in centro storico» *«Corsa a Sottomarina per seguire l'evento Ferro: «È l'orgoglio tecnologico dell'Italia»»*

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA «L'ho sempre sostenuto: il **Mose** sarà l'orgoglio tecnologico dell'Italia. La capacità di funzionamento di cui ha dato prova oggi, lo dimostra». Il sindaco, Alessandro Ferro, sprizza soddisfazione ad ogni parola: non una goccia d'acqua ha invaso il centro storico di Chioggia e senza nessun bisogno di alzare il baby **Mose** di canal Vena che, da cinque anni, suppliva all'incompletezza del suo fratello maggiore. Ieri lo sbarramento cittadino ha potuto restare a riposo visto che il livello dell'acqua non è stato tale da far scattare il suo automatismo, e hanno pensato a tutto le dighe mobili alla bocca di porto. I PREPARATIVI La preparazione all'evento, in città era stata comunque meticolosa, come al solito. I 135 centimetri annunciati, ma con vento di Scirocco (che, contrariamente alla Bora, porta più rischi a Venezia che a Chioggia) facevano ben sperare. Ma sempre meglio non farsela facile. I messaggi di pericolo (Alert system comunale, sirene, altoparlanti della Protezione civile e altro) erano stati diffusi fin da venerdì mattina, per avvertire tutti di mettere le automobili al sicuro nei punti più alti, posizionare le paratoie alle porte dei piani terra e spostare eventuali merci e attrezzature su scaffali alti. Poi non restava che sperare. Ieri mattina era cominciata male, con pioggia e vento e, quando si sono alzate le barriere del **Mose** tra le 8.20 e le 9.35, ben pochi erano i curiosi che si erano recati alla diga di Sottomarina per vedere la prima vera prova di funzionamento delle dighe mobili in condizioni meteo avverse. In compenso, dalla parte opposta della diga, numerosi erano gli amanti del kite surf che avevano innalzato le vele per cavalcare le onde del mare. IN DIGA Poco dopo le 10 la pioggia e il vento sono diminuiti, le previsioni di marea si sono attestate sui 125 centimetri, poi sui 120, e ha fatto capolino anche qualche raggio di sole. La diga si è riempita di curiosi: chioggiotti che commentavano con aria saputa le condizioni del mare; foresti che avevano approfittato dell'occasione («siamo in diga a vedere il **Mose**. Ci vediamo dopo all'agriturismo, oppure se volete raggiungerci qui»); e perfino stranieri che commentavano l'evento storico. E, naturalmente, gli immancabili selfie e le foto di gruppo, subito pubblicate su Facebook e Instagram, della serie io c'ero. Alla fine, si diceva, tutto è andato bene. «Il livello dell'acqua alta, a Vigo dice l'assessore alla Protezione civile, Genny Cavazzana, che ha seguito l'evoluzione della situazione minuto per minuto si è fermato a 123 centimetri, molto meglio delle previsioni. Ma l'importante è che tutto il sistema abbia funzionato e pare che sia proprio così. Ora la nostra attenzione si sposta sul livello dei fiumi che sta crescendo un po' dappertutto. Ma la Protezione civile è già allertata anche per questo». A chi osserva che, con questi valori, anche il baby **Mose**, da solo, avrebbe protetto Chioggia, il sindaco Ferro risponde che «sì, è vero, ma questo dimostra la lungimiranza di aver installato, da qualche anno, la diga mobile in centro storico». E prosegue: «Ci voleva anche questa prova di oggi che, pur effettuata con una perturbazione non estrema, non fa altro che confermare l'affidabilità del sistema che, a scomparsa, sottacqua, è anche meno impattante. Io avevo chiesto l'anno scorso, in occasione del grave maltempo di novembre, di azionare le dighe mobili. Allora non è stato possibile. Oggi lo è e domani lo sarà, credo, anche in condizioni più severe. In ogni caso siamo sulla buona strada». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marginamenti e dighe mobili E Pellestrina resta all' asciutto

LORENZO MAYER

PELLESTRINA «Se lo scorso novembre ci fosse stato il **Mose**, Giannino Scarpa non sarebbe morto folgorato per un corto circuito». Pellestrina è rimasta all' asciutto, ma il primo pensiero dei residenti va a chi oggi non c' è più e ha perso la vita il 12 novembre 2019. Ieri in isola è stata la giornata dello scampato pericolo. Strade case e famiglie sono rimaste all' asciutto, la prova generale è stata superata con successo. L' entrata in funzione delle paratie del **Mose**, ma anche l' innalzamento delle rive portate da 130 a 160 centimetri sul medio mare hanno svolto perfettamente la loro funzione. L' unica acqua che ha bagnato l' isola è stata la pioggia. La tensione si è sciolta alle 12.30 quando superato il picco massimo di previsione, alcuni pescatori hanno improvvisato una grigliata di pesce, offerta ai passanti. «È andata bene - ha commentato il consigliere comunale Alessandro Scarpa Marta - un grazie agli operai, ai volontari e a tutti coloro che hanno lavorato per mantenere l' isola al sicuro. In isola è sbarcato anche il sindaco Luigi Brugnaro per un sopralluogo e parlare con gli abitanti. Al termine dei colloqui e delle verifiche svolte, la soddisfazione era evidente». In nessun punto, l' isola è stata in pericolo nemmeno dove il nuovo marginamento non era ancora completato. «È andata bene - confida Sergio Zennaro, presidente del Centro anziani - abbiamo avuto la sorpresa del **Mose**, tra noi in tanti non credevano che potesse funzionare per davvero, e invece ci dobbiamo ricredere. Ora speriamo che entri in funzione ogni volta che si prospetta una situazione di pericolo. Al sindaco abbiamo ricordato che devono essere completate con grande urgenza anche delle opere complementari del **Mose**. Prima di sostare davanti alle rive lato laguna, sono stato a vedere il mare e, per esempio, una diga deve essere urgentemente rialzata. Oggi, però, siamo contenti, perché nessuno di noi ha subito danni. Vedremo nelle prossime emergenze, se la soluzione che è stata trovata è realmente definitiva». Lungo le rive erano state schierate anche le pompe idrovore ma non c' è stato bisogno di azionarle. Giorgio Vianello, storico dell' isola, rivela. «I lavori sono stati ottimali - conclude - in questi decenni l' isola è lievemente sprofondata e questo chiaramente aumenta i rischi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Gazzettino

Venezia

Costa: «Così convinsi la giunta rossoverde e il governo di destra»

L'ex sindaco: «Gianni Letta accettò la nostra delibera con le 11 condizioni» «Nel 2003 la città era contraria. Resta il nodo del Porto: accordi non rispettati»

DAVIDE SCALZOTTO

L'INTERVISTA VENEZIA «Se sono a Venezia? Sì, un mio amico mi ha detto che sui social potevo seguire il Mose in diretta. Stavo scendendo con gli stivali, poi mi sono fermato: caspita, gli stivali non mi servono più». Paolo Costa, ha visto? Il Mose funziona. Per 25 anni è stata praticamente la sua ombra. «Sì ho visto. E pensare che prima del 1994 manco sapevo cosa fosse. Poi mi chiamò Massimo Cacciari: lui era sindaco e io rettore di Ca' Foscari. Mi disse: Paolo, il governo Dini vuole una valutazione di impatto ambientale su questa opera e ha deciso di nominare 5 esperti, 4 stranieri e un italiano. Tu sei rettore, fai tu il commissario italiano. Accettai, ma un anno dopo divenni ministro dei Lavori pubblici: da quello che doveva dare pareri al governo divenni colui che i pareri li doveva chiedere e lasciai il posto a Ignazio Musu. Sì, da allora il Mose mi ha seguito: ho cominciato da rettore, poi da ministro, quindi come sindaco e dopo come presidente dell' Autorità portuale». Insomma, la sua carriera politica ha seguito l' avanzamento del Mose. Le ha portato bene... «Sì, ma anche tanti pensieri». A partire da quella famosa delibera con gli 11 punti con cui, da sindaco, riuscì a far approvare il Mose a un consiglio comunale a trazione rossoverde, con la città che era schierata contro l' opera. «Era il 2003. Quella delibera venne poi portata al Comitato dell' inizio di aprile di quell' anno dove venne deciso di realizzare il Mose. Il dibattito in città era molto acceso e la maggioranza era per il no. In Consiglio arrivarono anche le dimissioni di Musu». **Come riuscì a convincere la sinistra e gli ambientalisti?** «Gianfranco Bettin e Paolo Cacciari tennero fede alla loro posizione, ma lavorarono anche loro per giungere ai famosi 11 punti delle prescrizioni. Si passò da un no a patto che... a un sì purché.... Fu Paolo Cacciari ad esempio a suggerire il punto in cui si disse che doveva essere garantita l' operatività del **Porto** in qualsiasi condizione, anche con il Mose in funzione. Quegli 11 punti garantivano anche le istanze degli ambientalisti, salvavano la loro posizione pubblica». Dall' altra parte si trovò a far accettare quella delibera con le 11 prescrizioni al Comitato del governo Berlusconi... «Arrivai a Roma il giorno prima e chiesi di vedere la delibera del Comitato. Praticamente davano per scontato che la città di sarebbe espressa contro il Mose e avevano preparato un testo in cui dicevano più o meno chi se ne importa, noi il Mose lo facciamo. Feci presente che, se il giorno dopo fossi andato alla stampa estera a dire che il governo aveva ignorato il volere di Venezia, non sarebbe stata una bella immagine. E qui devo dire fu Gianni Letta, allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio, a fare un lavoro intelligente. Ascoltò le nostre posizioni, valutò le 11 condizioni, capì che un accordo era possibile e il Mose venne deciso sulla base di quanto espresso da Venezia, in particolare su un punto che a me stava a cuore». Quale? «Gli 11 punti erano su opere di mitigazione ambientale, sul rialzo di San Marco, interventi diffusi. Ma quello irrinunciabile per me era garantire la piena operatività del **Porto**. Come?



Il Gazzettino

Venezia

Con la conca di navigazione a Malamocco che garantiva il transito delle navi anche con il Mose alzato. Solo che ci accorgemmo che la conca progettata non andava bene, era corta e stretta». E così è rimasta però «Certo. E su questo non è stato fatto abbastanza negli anni a venire per chiamare lo Stato ai propri impegni. Si sarebbe dovuto spendere troppo per allungare la conca, anche gli stessi piloti del **Porto** erano scettici. Da presidente dell' Autorità portuale però avviammo, anzi rispolverammo, il progetto di una piattaforma per i cargo in mare aperto in modo da far passare per la conca navi più piccole, in grado di fare manovre anche con una conca stretta e corta. Affidammo il progetto di fattibilità alla londinese Halcrow. Nel Comitato del 2009 (o del 2010, non ricordo) ci fu il via libera al progetto, inserito nella finanziaria del governo Monti con un emendamento a firma di Pier Paolo Baretta e Renato Brunetta per stanziare i fondi. Il Parlamento approvò la piattaforma d' altura e anche l' Ue lo avallò, riconoscendo il ruolo centrale di Venezia. Lo mettemmo a gara, vinse una società cinese ma poi per gelosie europee, italiane (leggi Genova) e adriatiche (leggi Trieste) si manovrò per farlo bloccare». **Occasione persa?** «Enormemente. Quello allo stato è il solo progetto che sia in condizione talmente avanzata da essere pronto a partire. Ora che abbiamo visto il Mose funzionare, dobbiamo cogliere questa opportunità per garantire la salvaguardia del **Porto**. Perché con una conca in quelle condizioni, l' unico modo per tenerlo aperto con le barriere sollevate è quello. Tanto più con da un lato l' emergenza Covid che ha azzerato chissà per quanto tempo i traffici passeggeri, ma dall' altro la possibilità di agganciarsi al recovery fund. Bisognerebbe che qualcuno a Roma si ricordasse che esiste questo progetto e che capisse che il sistema Mose deve integrarsi con il **Porto**. E sarebbe il caso che anche Zaia, con la conferenza Stato-Regioni, e Brugnaro come sindaco ricordassero con forza al governo l' impegno preso in quel Comitato del 2003». **La vive come un tradimento?** «Non personale, ma della volontà della città. Guardi: Venezia ha avuto il massimo quando c' è stato allineamento di decisione politica tra Stato ed enti locali. In quegli anni, grazie a questa uniformità, Venezia ha fatto passi importanti. Bloccare un progetto per mancanza di allineamento è facile, ma qui occorre recuperare la visione superiore, specie oggi in questa fase, di una Venezia che non può fare a meno di Marghera, del **Porto** e della laguna. Il sollevamento del Mose di ieri è un punto di inizio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

«Subito una cabina di regia per garantire l' uso del porto»

L' ECONOMIA VENEZIA «Da veneziano tiro un grande sospiro di sollievo, dopo la grande paura dello scorso 12 novembre. Adesso però va garantita la piena compatibilità con le funzioni e lo sviluppo del porto commerciale ed industriale, per garantire crescita e futuro dell' intero territorio Veneto, e non solo». È diviso, il commissario dell' autorità di sistema portuale **Pino Musolino**, fra la soddisfazione della messa in sicurezza della città dalle alte maree eccezionali e la preoccupazione per l' agibilità dello scalo. Già, perché la prolungata chiusura delle bocche di porto rischia di influire in modo pesante sulla movimentazione delle navi. Non a caso ieri pomeriggio, dopo la riapertura delle bocche di porto, si è formato un convoglio di dieci navi in uscita dalla laguna. LA PROPOSTA Lo stesso **Musolino**, che proprio domani presenterà il bilancio del suo mandato triennale, ne aveva parlato lo scorso novembre in un' audizione alla commissione Lavori pubblici del Senato, quando senza mezze parole aveva sostenuto che «il Porto rischia di essere la prima vittima del Mose». Tesi ribadita qualche settimana fa dal coordinatore della Venezia Port Community Alessandro Santi, che si era appellato alla nuova Autorità per la laguna varata dal Governo per vedere garantito l' accesso permanente al porto. Un problema urgente, per gli operatori portuali che lavorano fra Venezia e Porto Marghera, che già scontano le conseguenze del lockdown e i problemi di scarsa accessibilità dei canali portuali per il lungo stallo della pratica dello scavo dei fanghi, sbloccato questa settimana dal Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto con un progetto finanziato con 15 milioni di euro. I MODELLI EUROPEI Per fortuna, dice **Musolino**, non si parte da zero. «Le proposte ci sono - spiega - a partire da quella di istituire attraverso regole apposite (e i finanziamenti necessari) il cosiddetto sistema di porto regolato, proposta da me depositata al Comitato dello scorso novembre e anche in commissione al Senato». L' idea è di fare a Venezia quello che già avviene nei grandi porti del Nord Europa come Amburgo, Anversa e Rotterdam, dove un' apposita cabina di regia gestisce le indicazioni meteo, le maree e le previsioni del traffico portuale garantendo la mobilità delle navi rallentando o accelerando l' accesso di queste alle banchine. Una struttura analoga creata ad hoc per il porto consentirebbe di limitare al minimo la chiusura forzata delle principali vie d' accesso al porto di Venezia: se nel periodo autunnale il Mose, con le chiusure in occasione delle alte maree, rischierebbe di bloccare il 60% dei traffici, con la cabina di regia (o torre di controllo) unificata lo stop forzato sarebbe limitato al 10%. Un disagio pressoché fisiologico, per un porto che con le barriere fisse alle bocche di porto sarebbe l' unico scalo al mondo senza accesso al mare. IL NODO FINANZIARIO Ciò richiederebbe però un finanziamento adeguato per creare la struttura di coordinamento, che dovrebbe essere in diretto contatto con la stanza dei bottoni del Mose e l' Autorità di sistema portuale. Ma l' idea, appunto, non è nuova, e il varo dell' Autorità per la Laguna da parte del Governo - pure contestata in città a causa dell' esclusione delle istituzioni locali - dovrebbe garantire le risorse necessarie per creare la cabina di regia. «Tale proposta - aggiunge **Musolino** - era peraltro stata la condizione che la Regione Veneto aveva posto alla Conferenza unificata per dare parere favorevole alla legge di riforma portuale del 2016. Le soluzioni sono quasi tutte già elaborate, sì a prosperità e piedi asciutti a tutti i veneziani». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ALBERTO FRANCESCONI



Il Mose funziona, viva le grandi opere

Carlo Lottieri

Venezia aspettava la giornata con scetticismo. Molti ragazzi delle scuole superiori, alle 10 di mattina, sono stati lasciati andare a casa, dato che il punto massimo dell'acqua alta intorno ai 135 cm era previsto per mezzogiorno. E invece la città è rimasta (...) (...) all' asciutto, dato che le paratie del **Mose** hanno fatto il loro lavoro, proteggendo le calli e i campi. Pure in piazza san Marco, che è il punto più basso di Venezia, non si sono viste le solite pozzanghere. Nel suo insieme, naturalmente, quella del **Mose** resta una vicenda assai triste. L' esigenza di proteggere la città dall' assalto delle acque periodicamente causato dal combinarsi di venti e maree è servita da pretesto per uno dei peggiori scandali della storia repubblicana. Il progetto di innalzare paratie a protezione della laguna è servita a moltiplicare consulenze d' oro e spese gonfiate, in un intreccio tra politica ed economia che come spesso succede ha portato al dilatarsi della corruzione e a un assalto alla diligenza che ha suscitato sconcerto in tutta Italia. Ieri, però, molti sono costretti a prendere atto di una cosa: che vi sono grandi opere di cui abbiamo bisogno, che l' Italia ha necessità di infrastrutture, che le stesse attività imprenditoriali non possono crescere e svilupparsi senza un contesto che permetta ognuno di esprimersi al meglio. Per Venezia, in particolare, un **Mose** funzionante è la più bella pubblicità che si possa immaginare: la premessa necessaria al rilancio del turismo e di tutte le attività collimate. L' economia della città non vuole sovvenzioni né aiuti: vuole poter offrire a quanti arrivano da ogni parte del mondo di godersi questa città unica senza dover fare i conti con i disagi di quelle acque che periodicamente invadono ogni spazio. Non sappiamo se il **Mose** reggerà anche in futuro, ma è indubbio che di soluzioni tecnologicamente avanzate per proteggere Venezia c' era e c' è bisogno. Le grandi opere devono certamente essere realizzate entro un quadro di correttezza. Ogni volta che è possibile si deve lasciare ai privati oneri e benefici, aprendo tutta una serie di attività al mercato e alla concorrenza. Quando ciò risulta difficile per ragioni politiche e culturali (dato che molti sono persuasi che soltanto lo Stato possa fare e gestire), è necessario allora che si vigili in tutti i modi e si adottino i migliori criteri. Una cosa, però, è chiara: che il buon funzionamento del **Mose** è anche la sconfitta di quella sinistra prigioniera di pregiudizi ecologisti e che in questi anni ha avversato non soltanto le paratie della laguna, ma molte altre opere. È quindi la logica dei «no» pregiudiziali a uscire a mal partito dal debutto del **Mose**: e così fa un po' sorridere che il Pd, da sempre prigioniero di quegli schemi, ora esprima soddisfazione per la situazione veneziana. In queste ore larga parte d' Italia è in ginocchio a causa del maltempo. Venezia può essere un esempio: un modello da riprendere. Carlo Lottieri.



Il Manifesto

Venezia

Mose/clima

Venezia, «miracolo» fuori tempo massimo

Non come nei giorni della tempesta Vaia e di altri disastri, in cui era stata investita in pieno (la drammatica e non occasionale sincronia è ben documentata in un libro recente, Il monito della ninfea. Vaia, la montagna, il limite, di Diego Cason e Michele Nardelli, Bertelli Editori), il maltempo l' ha solo sfiorata e la stessa marea, attesa in forma eccezionale, sopra il metro e 30 sul medio mare, si è tenuta un po' al di sotto. Cosa principale, il primo vero stress test del **Mose** è riuscito: buona notizia per chiunque ami Venezia. Si poteva tuttavia dare per ovvio che, dati l' investimento di risorse, la mobilitazione di competenze e lo strenuo impegno del potere politico, si riuscisse prima o poi a sollevare le paratoie, anche in condizioni peggiori di quelle tranquillissime del primo test, lo scorso 10 luglio. Bene. A chi addiziona la propria gioia di trionfalismo, va però ricordato qual è, da sempre, il vero ABC (e D) della critica al **Mose**. A) Aver scelto l' opera dalla gestazione più lunga e complicata, a fronte di alternative scartate grazie a corruzione e forzature politiche inaudite: Venezia avrebbe vissuto giornate come questa - «al riparo» - già da qualche lustro, e si sarebbero risparmiati miliardi e danni ingentissimi per le acque alte finora succedutesi. B) Il vero strategico test riguarderà l' effettiva capacità del **Mose** di misurarsi con i mutamenti climatici e, dunque, con il crescente livello del mare e della frequenza e portata delle maree senza far morire la laguna, che vive dello scambio quotidiano con l' Adriatico: più si chiude e più la si colpisce. Venezia va salvata dalle acque (alte), ma va salvata nelle acque (lagunari), nel suo ecosistema. C) Più chiusure significano anche più duri colpi all' attività portuale, uno dei principali antidoti alla monocultura turistica e, dunque, un fattore di vitalità socioeconomica che rischia la crisi. D) Per il tipo di opera che è, la funzionalità del **Mose** risulterà costosissima, e rischia di andare a scapito delle risorse necessarie a tutelare e ricostruire l' ecosistema finora manomesso e a rigenerare socio-economicamente la città, come è successo nei troppi anni in cui i fondi della Legge speciale sono tutti stati destinati alla «grande opera». I punti chiave sono il B e il C, che in realtà sono uno soltanto. Né il corale respiro di sollievo di stamattina, né tanto meno il trionfalismo, ci dicono niente di risolutivo. Se il meccanismo reggerà anche oltre il test odierno, se il Mo se darà un po' di tempo a tutela dalle maree maggiori ma non da quelle medie, le più frequenti in città - saranno questi i punti sui quali avviare una revisione del sistema. A fronte di tali epocali problemi, il **Mose** resta spiazzato e inadeguato, esattamente come le politiche che hanno stravolto clima e territorio e ancora proseguono imperterrite. La questione è più che mai aperta, e occorre lavorarci non guardando al passato, pur senza dimenticarlo: guardando al futuro e al modo in cui già oggi si manifesta drammaticamente.



La prima volta del Mose (dopo 30 anni di attese) Venezia resta all' asciutto

L' OPERA ROMA Alla buonora. A oltre trent' anni dalla progettazione e dopo 17 anni dall' avvio dei lavori, ieri è entrato in funzione il **Mose** ovvero il sistema di 78 dighe meccaniche destinato a impedire che Venezia subisca inondazioni. Per i veneziani si tratta di un capovolgimento di abitudini centenarie. Il nome richiama tempi biblici ma in realtà si tratta di un' opera pubblica di altissima ingegneria, studiata in tutto il mondo, che d' ora in avanti difenderà uno dei patrimoni culturali ed urbanistici più noti del pianeta. Costata fra i 6 e i 7 miliardi di euro (anche gli esperti della materia fanno fatica a tirare una somma precisa) quest' opera pubblica ha subito una lunghissima serie di traversie che ne hanno rallentato la costruzione. Nello scorso luglio c' era stata una prova generale alla presenza di mezzo governo, ma ieri il sistema è stato testato per la prima volta in condizioni meteo difficili e ha raggiunto l' obiettivo di impedire che Venezia fosse sommersa. E così per la prima volta da centinaia d' anni le passerelle, che pure erano state disposte in Piazza San Marco in previsione dell' acqua alta, ieri si sono rivelate inutili. Il selciato è rimasto asciutto perché la mareggiata si è infranta contro le paratie d' acciaio disposte agli ingressi della laguna che i veneziani chiamano bocche di porto. Di fronte al successo del **Mose** c' è da chiedersi quanti danni abbia fatto il lunghissimo strascico di polemiche che ha accompagnato quest' opera pubblica e quanti soldi si sarebbero risparmiati se le 78 paratie fossero state piazzate più in fretta. INGEGNERIA MADE IN ITALY Già, ma cosa significa **Mose**? Il termine sta per Modulo Sperimentale Elettromeccanico. Si tratta di dighe mobili posizionate sott' acqua che si alzano ogni volta che la marea sale di oltre 110 centimetri. L' idea originale nacque addirittura nel 1966, l' anno dell' alluvione di Firenze che in realtà fece grossi danni anche in laguna. Il progetto iniziale messo a punto alla fine degli anni 80 prevedeva una spesa di 3.200 miliardi di lire dell' epoca (poco più di 1,5 miliardi di euro) ma si iniziò a fare sul serio nel 2001 (governo Berlusconi) e i primi cantieri furono aperti nel 2003 con uno stanziamento di circa 5,4 miliardi di euro. In totale però nel bilancio del Consorzio Venezia Nuova (concessionario dell' opera) sono iscritti lavori per quasi 7 miliardi di euro. Si stima poi che la manutenzione del **Mose** costerà 100 milioni di euro per ognuno dei 100 anni in cui dovrebbe restare in funzione. Uno degli spartiacque della tormentata storia dell' opera furono gli arresti di 35 fra politici e funzionari della Regione Veneto scattati nel 2014. Tra le personalità coinvolte anche Giancarlo Galan, esponente all' epoca di Forza Italia, e presidente della Regione Veneto dal 1995 al 2010. Galan ha poi patteggiato una condanna a 2 anni e 10 mesi offrendo la restituzione di 2,6 milioni di euro. Sul piano tecnico - come accennato - il **Mose** è una meraviglia ingegneristica. «Vengono tecnici a osservarla da ogni continente ed è uno dei frutti migliori dell' ingegno italiano perché abbiamo fatto cose nuove con molto coraggio», ha detto ieri ai microfoni di Radio Capital l' ingegner Alberto Scotti, padre del **Mose** e direttore del progetto dal 1987 al 2009. Diodato Pirone © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il commento

Mose, opera straordinaria: ma il malaffare non si cancella

La bella notizia che il **Mose** funziona non può né deve farci dimenticare di che lacrime grondi questa gigantesca gronda artificiale. Sono le lacrime delle decine di persone coinvolte nella più grande inchiesta penale del Veneto, e dello Stato che è dovuto ricorrere alla magistratura per arginare un' altrettanto gigantesca marea di corruzione e soprattutto di sprechi. Perché il costo dell' opera è aumentato a dismisura, travolgendo ogni preventivo di spesa, a causa non solo delle mazzette distribuite ai pochi che agivano nella stanza dei bottoni, ma ancor più per il torrente di prebende, sussidi, elargizioni, offerte, sponsorizzazioni e finanziamenti vari dispensati per accaparrarsi, come si dice, un sottostante diffuso consenso politico e personale. I conti fatti durante le indagini hanno infatti dimostrato che le tangenti, pur cospicue, costituivano una parte marginale rispetto al flusso di denaro finito - sia pur legittimamente - nelle tasche dei più incredibili beneficiari. Né può essere sottovalutata la gravità dei ritardi, determinati certo dall' irrompere dell' inchiesta, ma protrattisi oltre ogni giustificazione per i conflitti sulle competenze, la complessità delle procedure, l' inerzia dei governi, la carenza di fondi e, ultima ma non ultima, la paura degli organismi subentranti di esser coinvolti in denunce penali. Se in Italia ormai assistiamo al fenomeno della cosiddetta amministrazione difensiva, intesa come esasperata cautela nel decidere e nell' agire, per il **Mose** abbiamo assistito addirittura al paradosso di chiedere assensi preventivi alla Procura della Repubblica prima di firmare una carta o di posare un mattone. Un' anomalia che si sta diffondendo in tutto il Paese, e che prima o dopo il Parlamento dovrà decidersi a rimediare, in una globale riforma della giustizia che tuttavia è di là da venire. Detto ciò noi preferiamo vedere, come si dice, il bicchiere mezzo pieno. E per due ragioni. La prima è che il **Mose** rappresenta un' opera unica nell' ingegneria idraulica mondiale, che pone la tecnologia italiana all' avanguardia anche rispetto a Paesi più grandi, più ricchi e più esperti di noi. E' un biglietto da visita straordinario, che i nostri imprenditori, ma soprattutto i nostri politici, dovrebbero esibire con orgoglio sia per esaltare le nostre capacità operative sia per acquisire commesse in un mondo dove le inondazioni richiederanno, anche per il cambiamento climatico, investimenti sempre maggiori. A suo tempo le opere in avanzamento del **Mose** furono visitate da delegazioni dei cinque continenti. Alcune espressero scetticismo sull' utilità, altre meraviglia per l' audacia, tutte curiosità sul funzionamento. Oggi che la risposta è positiva, immaginiamo che questo interesse si rinnoverà: l' importante è che venga, come s' è detto, adeguatamente supportato. La seconda è che questa diga ripara Venezia, per la prima volta nella sua storia, dal fenomeno dell' acqua alta. Si discute e si discuterà a lungo se i costi sostenuti potessero essere dirottati verso opere più frazionate e mirate per salvaguardare la città più bella del mondo. Ma resta il fatto che da oggi le drammatiche immagini del suo strazio alluvionale saranno relegate nei ricordi e nelle cartoline illustrate. Si tratta ora di vedere se questo risultato sia una fine o un inizio. Potrebbe esser la fine dell' interesse dello Stato per tutelare questo suo preziosissimo bene. L' argomento di aver già speso tanti soldi, quando altri interventi sul territorio, sulle scuole e su altri beni culturali sono necessari ed urgenti, potrebbe costituire un solido alibi per abbandonare Venezia al suo destino. Ma potrebbe anche esser un inizio. Indipendentemente da nuovi finanziamenti, per forza ridotti, lo Stato può e deve far molto per fermare



Il Messaggero

Venezia

la decadenza demografica, economica e, in senso lato, strutturale, di Venezia. Il primo passo potrebbe esser quello di riconoscere che per una città di vecchi edifici costruiti su palafitte, occorrono leggi probabilmente incompatibili con tante altre norme vigenti. Che, ad esempio, è assurdo ipotizzare l' acquisto e il restauro di un' abitazione da parte di due sposini, quando è probabile che alla prima picconata emergerà un modesto affresco ottocentesco e le Belle Arti bloccheranno tutto alle calende greche. Ecco, l' auspicio è questo: che dopo esser riusciti a domare le maree, si riesca ad arginare la proliferazione delle leggi e le miopie della burocrazia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino

Venezia

Il Mose si alza, Venezia resta all' asciutto

Ieri la barriera è stata sollevata per la prima volta in condizioni meteo avverse. San Marco risparmiata dall' acqua alta, non era mai successo

di Rita Bartolomei VENEZIA Buona la prima. Venezia resta all' asciutto, in piazza San Marco neanche una pozzanghera. Si alza il **Mose** e ferma il mare. Così qualcuno avrebbe la tentazione di aggiungere l' accento sulla parola, perché da «giornata storica» a scena biblica il passo è breve. I gufi si ricredono e anche i critici riconoscono: è andata. Test superato con successo, ieri le paratoie hanno fatto il loro dovere. La barriera artificiale si è lasciata alle spalle per un giorno anni di polemiche e ha difeso la città più bella e fragile del mondo «in condizioni meteo avverse». Ha cacciato via l' incubo dell'acqua grande di novembre. Era la vera prova del fuoco del **Mose**, modulo sperimentale elettromeccanico. È stata quasi un' inaugurazione. Quasi perché l' opera non è completata, quindi nemmeno collaudata, la fine dei lavori è prevista per l' anno prossimo. E qui si affacciano i dubbi. Li mette in fila lo scrittore Andrea di Robilant, che a Venezia ha vissuto a lungo. «Sollievo per il test che è andato bene - premette -. Anche perché con tutti quei miliardi spesi... Ma questo non vuol dire che sia la soluzione giusta. Anzi, quando fu pensato 30 anni fa già si diceva che era quella sbagliata. Il **Mose**

doveva essere usato pochissimo. Ma oggi, con l' acqua alta che si ripete diverse volte al mese, mi chiedo quale impatto avrà sul suolo lagunare l' utilizzo frequentissimo e ripetuto di questi macchinari mastodontici». In compenso, la politica per un giorno fa la pace, grande entusiasmo bipartisan. Tutti a ripetere: la storia, la svolta, la salvezza. Il sindaco appena rieletto Luigi Brugnaro ci mette il punto esclamativo: «Siamo riusciti per la prima volta al mondo ad avere una barriera sottomarina che si alza e ferma il mare». Il sistema di 78 dighe mobili alle tre bocche di porto della laguna si è sollevato in un' ora e 17 minuti. «La basilica è asciutta asciutta», ripete per due volte come incredulo il primo procuratore di San Marco, Carlo Alberto Tesserin, non era mai successo prima. Il Comune aveva previsto un' ondata eccezionale di 135 centimetri a mezzogiorno. Ci siamo andati vicino: 132 in mare, in laguna si è fermata in media a 71. Per capirsi: piazza San Marco va sotto con 81. «Come veneziano sono molto felice, vittoria e giornata da festeggiare», è il sentimento di Arrigo Cipriani, 88 anni, più che un ristoratore un pezzo di storia patria con il suo Harry' s bar. All' ora di pranzo risponde al telefono dal suo posto di comando, in sottofondo gran voci e tintinnare di bicchieri. Sì che c' era il 4 novembre '66, quando arrivò la devastante 'acqua grande', «e abbiamo aperto il giorno dopo. Come sempre». Controcorrente: «Però l' acqua è un' amica di Venezia, pulisce, è la vita. Se la elimini, la città non esiste più. Le case sono sempre lì, non è un' alluvione. Viene su in verticale, da sotto a sopra. Quando ero bambino io ci giocavo, era una gioia. Si possono arginare gli effetti di un evento eccezionale. E basta». Non ditelo a Ottavia Piccolo, l' attrice di teatro vive al Lido. «No, no, per carità di Dio. Se non c' è l' acqua alta è una cosa meravigliosa. Non fa bene a nessuno, anche se i turisti vengono a farsi i selfie in piazza San Marco. I veneziani non sono contenti e non devono esserlo neanche i visitatori. Se il **Mose** funzionerà, saremo tutti più felici. Questa era una prova, bene che sia stata superata anche se le criticità restano. Speriamo siano risolte, con i miliardi della comunità che sono stati spesi, tutti si augurano che il sistema funzioni. Ma non voglio fare il gufo. Oggi la gente era



Il Resto del Carlino

Venezia

contenta. Senza trionfalismi. Nessuno dice, abbiamo risolto il problema. Però intanto festeggiamo». Sognando «di far tornare a Venezia giovani e studenti, abbiamo due università meravigliose ma i ragazzi non possono fermarsi perché è troppo cara». E invece questa è davvero una città unica al mondo, «dopo una vacanza al Lido con mio marito e mio figlio tanti anni fa mi sono innamorata. Del posto ma anche della gente. Perché si cammina, tutti prendono i mezzi pubblici, un modo per frequentarsi, per parlarsi. Mai avuta una rete di amicizie e conoscenze così».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Venezia

Buona la prima del Mose, l'alta marea non entra a Venezia

Il debutto. Le 78 paratoie mobili dell'opera si sono sollevate e hanno difeso la città dall'acqua alta Sergio Mattarella chiama il sindaco Brugnaro manifestando soddisfazione per la riuscita del test

Jacopo Giliberto

venezia Il fatto: il **Mose** funziona. Funziona davvero. Il **Mose** azionato in via sperimentale e provvisoria ieri mattina ha fermato l'alta marea fuori dalla laguna di Venezia; però ha prodotto anche un'ondata di commenti di politici di ogni colore, tonalità e sfumatura che hanno rivendicato a sé il merito. Dopo tre prove di taratura avvenute in estate con meteo paciosissimo, per ieri mattina il centro maree del Comune di Venezia aveva previsto acqua alta molto intensa, circa 135 centimetri, associata con venti tempestosi di scirocco e mare arrabbiato. All'ora del culmine di marea gran parte di Venezia sarebbe finita a mollo. Era l'occasione perfetta per mettere alla prova le dighe mobili contro l'acqua alta e vedere se avrebbero fermato l'onda. Mentre suonavano le sirene dell'allarme marea - un urlo lugubre al cui richiamo sulla città scende un silenzio gelato - poco dopo l'alba è cominciato il sollevamento delle 78 paratoie mobili a scomparsa, ormai pronte quasi del tutto. Quando l'Adriatico dopo le 14 è ridisceso allo stesso livello della laguna, le paratoie sono state fatte rientrare nei loro alloggiamenti senza difficoltà. Venezia, Chioggia e gli altri centri abitati della laguna hanno tenuto i piedi all'asciutto, con una settantina di centimetri di livello di marea come se non fosse accaduto niente. E invece era accaduta una cosa su cui legioni di pessimisti dubitavano: l'enorme macchina, costata circa 6 miliardi e durata 17 anni di cantieri, funziona. Ora bisogna completarla e bisogna imparare a guidarla. Fra i molti commenti, due meritano fra gli altri. Il primo è quello di Sergio Mattarella; il presidente della repubblica ha telefonato al sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, riletto da due settimane, per esprimergli la soddisfazione sua personale e quella degli italiani. L'altro commento è quella della supercommissaria al **Mose**, l'architetta Elisabetta Spitz, nominata dal Governo un anno fa per seguire lo scatto finale dei lavori, la quale in una nota si è complimentata con chi in questi anni è riuscito a costruire quest'opera di ingegneria e di ingegno unica al mondo: «Ci tengo ad attribuire il merito ai tecnici, agli operai e a tutto il personale del Consorzio Venezia Nuova che hanno reso possibile raggiungere questo straordinario traguardo». Dal 2014, quando le inchieste avevano fermato i lavori per la giostra colossale di spese pazze e corrotte, il **Mose** è stato costruito con impegno da un gruppo di imprese sotto lo sguardo vigile e severo dei commissari Francesco Ossola e Giuseppe Fiengo. Per oggi alle 12,30 è prevista una nuova acqua alta, ben 115 centimetri, la misura del disagio, ma non ancora del disastro. Il **Mose** non sarà attivato di nuovo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



decenni di lavori

La storia infinita di un' opera già inaugurata troppe volte

La prima cerimonia risale al 1988 alla presenza di Gianni De Michelis

J.G.

Come il più classico dei preventivi non rispettati, per finire il **Mose** servirà ancora un anno e manca da spendere un altro miliardo, per un costo complessivo oggi arrivato a 4,3 miliardi teorici, 4,9 miliardi a fine opera e attorno ai 6 miliardi di spesa totale, compreso il vorticare iniziale di tangenti degli anni gloriosi delle spese babilonesi e compresa la futura (e terza o quarta) cerimonia inaugurale con il tappeto rosso, il nastro tricolore da tagliare e la banda musicale con i tromboni lucidati a specchio. Per le inaugurazioni sono già stati dissipati molti soldi. Perché di inaugurazioni il **Mose** ne ha già subite diverse. Che cos' è il **Mose** Il 4 novembre 1966 era un venerdì nero di pioggia e di tempesta. Mentre l' Arno furioso riempiva di fango Firenze, l' Adriatico ancora più amaro del solito irrompeva nella laguna e allagava Venezia con 194 centimetri di acqua alta. Chi scrive è veneziano e quel giorno aveva 5 anni; ne conserva un ricordo in bianco e nero, il silenzio raggelante e l' odore del gasolio che galleggiava sui canali grigi. Con la legge speciale per la salvaguardia di Venezia si decise di costruire quattro colossali dighe mobili per chiudere l' acqua alta fuori dalla laguna. Le dighe mobili sarebbero state costruite attraverso i tre larghi passaggi che uniscono le acque del mare con quelle della laguna, cioè la diga di Treporti e quella di San Niccolò alla bocca di porto del Lido, la diga di Malamocco e quella di Chioggia. La condizione era non fare dighe colossali e orrende come quelle che turbano la vista in Olanda o alla foce del Tamigi. Dovranno essere invisibili. I lavori vennero affidati al Consorzio Venezia Nuova, concessionario unico dello Stato e, a quei tempi, distributore compulsivo di prebende e regalie con il denaro dei cittadini. Nel 2014 le inchieste giudiziarie fermarono il vortice di spese senza misura e affidarono il compito di risanare il bilancio e completare l' opera ai commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, sotto il controllo dell' Anticorruzione. Un anno fa il Governo ha messo alla stretta finale dei lavori la supercommissaria Elisabetta Spitz. La consegna dell' opera al committente, cioè allo Stato, è prevista nel dicembre 2021. Le inaugurazioni La prima inaugurazione avvenne il 3 novembre 1988. Il cantiere venne inaugurato dal vicepresidente del consiglio Gianni De Michelis, socialista veneziano, e dai ministri Enrico Ferri (quello dei 110 all' ora) e Carlo Fracanzani. Il 14 maggio 2003 Silvio Berlusconi presiedette la cerimonia della posa della prima pietra. Dopo 17 anni, l' 11 luglio scorso si fece il primo sollevamento generale delle dighe a scomparsa, mai tentato prima, e don Alessandro, parroco di Treporti, benedisse l' opera davanti a Giuseppe Conte e alle autorità civili, religiose e militari. Ieri, la prima prova generale nel corpore vili dell' alta marea. Ultime spese Tra le spese ancora da sostenere, servirà un centinaio di milioni per rimediare i difetti di progettazione emersi dalle prove tecniche, come i giunti deteriorati o le ruggini nell' acqua salmastra. Un altro centinaio di milioni l' anno servirà per tre anni per l' avviamento dopo la consegna del **Mose** allo Stato; questa fase non è ancora stata contrattualizzata ma è già stata avviata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Ore 9,57: la diga del Mose funziona L' acqua cresce e la città resta asciutta

Primo test in condizioni reali in laguna. In mare un livello di 132 centimetri, in città marea ferma per cinque ore a 70

ALBERTO VITUCCI

Alberto Vitucci / VENEZIA Città all' asciutto anche con l' acqua alta. Ieri mattina è successo per la prima volta nella storia di Venezia. Il test annunciato delle barriere mobili è riuscito. Le dighe hanno tenuto separata la laguna dal mare per quasi cinque ore, dalle 10 alle 15. E mentre in Adriatico la marea raggiungeva una punta di 132 centimetri, la città è rimasta a quota 70. Niente acqua alta, dunque. E test riuscito. Alla fine la violenza dello scirocco si è attenuata, così come le altezze d' onda. Condizioni di mare agitato, ma non critiche come quelle del novembre scorso. Ma il sistema ha retto. Nel tripudio della politica. «Giornata storica per Venezia», dicono il sindaco Brugaro e il governatore Zaia. «Merito del governo», chiosa il sottosegretario alla Presidenza Andrea Martella. Nel pomeriggio il sindaco riceve anche la telefonata del Capo dello Stato Sergio Mattarella. Prova riuscita. Anche se restano, naturalmente, tutti i problemi in sospenso del **Mose**. A cominciare dai guasti tecnici e dalla manutenzione infinita, dalla mancanza delle opere complementari e delle difese locali. Oggi nuova acqua alta a 110. E il **Mose** non sarà alzato. San Marco e un terzo della città andranno nuovamente

sotto. Ma la giornata di ieri sarà comunque ricordata. Maltempo e acqua alta annunciata da giorni dal Centro maree. Sirene che suonano lugubri poco dopo le 8, avvisando con tre toni diversi che la marea raggiungerà i 130 centimetri. Ma la macchina per il sollevamento del **Mose** è pronta a muoversi. La Capitaneria di porto ha emesso l' ordinanza che vieta la circolazione navale in tute e tre le bocche di porto per l' intera mattinata e «fino a conclusione delle operazioni». I tecnici del Centro maree, coordinati da Alvisè Papa, seguono l' evolversi della situazione dal centro operativo di palazzo Cavalli. Il sindaco Brugaro con il suo staff è nella Control room del Tronchetto. A un certo punto si imbarca con il provveditore Zincone per seguire sul posto le operazioni di sollevamento. La prima paratoia si alza alle 8.35. L' ultima, a Malamocco, alle 9.52. Un' ora e 17 minuti dopo. Un tempo più che doppio rispetto alle previsioni del progetto. Ma si tratta sempre di un test, avvisano gli ingegneri. La squadra coordinata dal giovane ingegnere veneziano Davide Sernaglia e dal "direttore" Francesco Ossola scruta i video della Control room nell' isola artificiale del Lido. La commissaria Spitz segue l' evento da Roma in remoto. Un problema alla schiera di Malamocco. Che si solleva con un certo ritardo rispetto alle altre due bocche. Si era già verificato durante l' ultima prova di settembre. Stavolta l' operazione viene ripetuta con maggiore rapidità. Poco prima delle 10 dunque, le 78 paratoie del **Mose** sono alzate. «Si vede il dislivello tra mare e laguna, siamo fiduciosi», twitta il sindaco. L' acqua continua a crescere. A mezzogiorno in mare ha raggiunto i 125 centimetri. A Punta della Salute si è fermata a 70. Nei canali interni della città il flusso vorticoso dell' acqua si ferma improvvisamente. La corrente è ferma. L' acqua non cresce più, bloccata dalle dighe alle bocche di porto. Le operazioni di discesa delle paratoie nei loro alloggiamenti sono cominciate alle 14.57, quando la marea aveva smesso di crescere. terminate alle 16. «Tutto regolare», secondo i tecnici. Anche se resta sotto osservazione il fenomeno dell' insabbiamento delle paratoie verso Punta Sabbioni, nel varco di



Ore 9,57: la diga del Mose funziona L'acqua cresce e la città resta asciutta

Primo test in condizioni reali in laguna. In mare un livello di 132 centimetri, in città marea ferma per cinque ore a 70

LA NOTIZIA
Qualche ora dopo il successo del primo test, il sindaco Luigi Brugnaro ha twittato: «Si vede il dislivello tra mare e laguna, siamo fiduciosi». Il sindaco ha anche twittato: «Si vede il dislivello tra mare e laguna, siamo fiduciosi». Il sindaco ha anche twittato: «Si vede il dislivello tra mare e laguna, siamo fiduciosi».

LA NOTIZIA
L'acqua alta continua con 110-115 centimetri senza paratoie alzate.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Treporti. Anche il giorno dell' inaugurazione con il presidente Conte non erano scese, rimanendo sollevate per la sabbia accumulata. Problema che si ripresenta. E che adesso dovrà essere affrontato dai progettisti. Commento laconico della commissaria Spitz: «Solo una tappa di un cammino da completare», dice prudente. Restano da avviare anche altri interventi. A cominciare dal «Piano Europa», che prevede interventi di protezione della laguna messa a dura prova in questi anni dagli scavi e dai lavori per costruire la grande opera. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L' intervista

«Finalmente l' opera è in mano allo Stato»

Fiengo: «Senza il piano di commissariamento le dighe non si sarebbero mai alzate, grandi imprese allontanate»

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA «Venezia è rimasta all' asciutto con l' acqua alta? Beh, questo è importante. Una bella notizia. Un grande passo avanti. Ricordiamo che se il Consorzio Venezia Nuova non fosse stato commissariato dopo lo scandalo del 2014, probabilmente il **Mose** non sarebbe mai andato avanti». Giuseppe Fiengo, avvocato dello Stato e amministratore straordinario del Consorzio nominato dall' Anac di Cantone e dal ministero dell' Interno, si toglie un sassolino. Periodo in cui tutti chiedono a gran voce la fine dell' emergenza. Nuova tolda di comando affidata alla commissaria del **Mose** Elisabetta Spitz. E tra poco la nuova Agenzia, che il Parlamento voterà nelle prossime ore. L' Autorità per Venezia che prevede tra l' altro la liquidazione del Consorzio nato nel 1984 per realizzare il **Mose**. Allora i commissari del Consorzio non hanno frenato, come dice qualcuno. «Abbiamo cercato di ripristinare la legalità, e questo ovviamente ha provocato ritardi e proteste. Ma abbiamo anche realizzato quello che prima non c' era». Cioè? «Quando sono arrivato qui, nel 2016, il patron della Mantovani Chiarotto, allora primo azionista del Cvn, mi disse chiaro e tondo che non avremmo mai finito il **Mose** se avessimo commissariato la Comar, la società operativa creata dalle imprese. Baita disse invece che loro avevano la scheda del software e per farlo funzionare dovevamo rivolgerci alle imprese che lo avevano costruito». Invece? «Invece non c' erano gli impianti, il cuore del sistema. E in questi anni li abbiamo realizzati. Abbiamo smentito che per andare avanti si dovesse fare ciò che volevano le imprese». Ieri il **Mose** ha funzionato. Tutti i problemi sono risolti? «Certo che no. Il **Mose** non è finito e non finirà mai. Come le opere che vivono sott' acqua man mano si migliora e si affina. Adesso servono piani credibili di gestione e manutenzione. Poi occorre aggiornare la sicurezza, ferma agli anni Novanta. Da allora è passato un secolo...». Anche metter mano alle criticità. «Ma certo. E' un' opera che sta sott' acqua. Ha bisogno di cure continue. Come la laguna. Anche la laguna non si può dire che sia un' opera finita». Quello di oggi comunque è un passo avanti. «Sì, certamente, ringraziamo tutti coloro che in questi anni ci hanno lavorato. Ma soprattutto è la dimostrazione che l' opera comincia a funzionare dopo che le grandi imprese sono state allontanate. Se posso dire così, è fallito il disegno di chi pensava come Chiarotto e Baita che senza di loro tutto si sarebbe bloccato, e che si doveva continuare come prima. Adesso il **Mose** non è più in mano alle grandi imprese che lo hanno progettato e costruito ma in mano allo Stato». --Alberto Vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Giornata storica, il mondo deve sapere»

Gli albergatori: il più bel regalo alla città. Gli artigiani: un risarcimento importante e anche un invito a tirare su la testa

MANUELA PIVATOM.P.

Manuela Pivato / VENEZIA Prima lo stupore, poi la gioia, a tratti quasi indicibile, come quella di chi, il 12 novembre scorso, aveva perso tutto e temeva un altro autunno di tregenda. Respirano, sorridono, esercenti, albergatori, commercianti, artigiani, pesantemente toccati dall'acqua grande del 2019 e poi stesi dal covid. Se l'emergenza del virus non è scongiurata, quella che arriva dal mare ha tutta l'aria di esserlo, almeno dopo la prova madre di ieri. "giornata storica" «È una giornata storica per Venezia. Il **Mose** è stato attivato e ha funzionato, proteggendo la città dal picco della marea. Si tratta di una notizia storica che aspettavamo da anni e che ora va comunicata in tutto il mondo» commentano il presidente dell'Associazione veneziana albergatori, Vittorio Bonacini, e il direttore Claudio Scarpa. «Se è vero, come è vero, che la prova ha dato esiti soddisfacenti», proseguono, «è solo sul lungo periodo che si valutano le grandi opere infrastrutturali. La prossima grande battaglia sarà sul costante finanziamento degli oneri manutentivi del **Mose** che non devono e non possono essere a carico della città». Le disdette Dopo le disdette dei giorni scorsi proprio per la previsione dell'alta marea, ora l'Ava darà indicazione agli hotel d'informare i loro clienti di questa «svolta epocale» e cancellare i timori dei turisti che, da novembre scorso, avevano diradato le prenotazioni. «Oggi Venezia rinasce ed è il più bel regalo per i 1600 anni dalla sua nascita» dicono ancora Bonacini e Scarpa. Comprensibilmente felici anche gli artigiani, che pagarono al 12 novembre un prezzo altissimo. «La sensazione è un misto di entusiasmo e di rabbia, per non aver avuto il **Mose** completato prima, «dice il segretario di Confartigianato, Gianni De Checchi, «vedere la città salva è veramente una sensazione magica; la sola idea di vedere i piccoli imprenditori ancora alle prese con secchi e stracci sarebbe stata una cosa eccessiva, intollerabile. Siamo di fronte a una sorta di riscatto, quasi un risarcimento, un colpo d'ala, che forse ha un significato più profondo, come un invito alla speranza, a tirare su la testa e guardare alla primavera del 2021». un nuovo clima Da un negozio all'altro, di bar in ristorante, questa volta i centimetri si contano all'incontrario. «La città finalmente è serena, rilassata, si respira un clima di positività - dice il segretario dell'Aepe, Ernesto Pancin - c'è la consapevolezza di sapere che siamo finalmente salvi, che c'è speranza per il futuro». i danni «Speriamo che il collaudo proceda e che la messa in funzione del **Mose** diventi un fatto ordinario, per dieci anni abbiamo perso questo momento», dice il presidente dell'Ascom, Roberto Magliocco, che prosegue: «spero anche che i detrattori del **Mose** si rimangino le loro posizioni». La sfilza quasi ininterrotta di acque alte del novembre scorso, costarono alla categoria oltre cinque milioni di danni, rimborsati al 95 per cento. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Lavoro da completare, intanto godiamoci questo successo

Venezia e l' Italia si ritrovano improvvisamente, e dalla parte giusta, sotto i riflettori del mondo: il Mose funziona! Gli italiani, i veneti, i veneziani e l' ingegneria idraulica italiana scoprono di essere i protagonisti dell' opera idraulica più grandiosa degli ultimi decenni. Vanno ringraziate le tre donne che hanno determinato la svolta: la Ministra dei Lavori Pubblici Paola De Micheli, la Commissaria Straordinaria Elisabetta Spitz, e la Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone. Vanno ringraziate anche le migliaia di persone, che in silenzio e spesso sbeffeggiati, hanno creduto in quest' opera e hanno lavorato in silenzio per la sua realizzazione. Ho avuto la fortuna di veder muovere i primi passi del Consorzio Venezia Nuova, quasi quarant' anni fa, quando lavoravo in Regione e incontravo in treno i tecnici che, con grande entusiasmo, iniziavano a lavorare per la salvaguardia. Da senatore veneto in Commissione Ambiente, mi sono occupato a lungo del Mose, visitando i cantieri e interloquendo con le parti interessate. Ho sofferto per le malversazioni, ma anche per i conseguenti inutili ritardi che hanno afflitto l' opera, che avrebbe potuto essere funzionante 4-5 anni fa, se non si fosse confusa la giusta lotta alla corruzione con la necessità di difendere al più presto Venezia e la sua laguna dalle acque alte. Ho contribuito a definire l' ipotesi di ente autonomo che - quando alla fine del 2021 il Mose verrà completato - dovrà garantire i meccanismi di apertura-chiusura delle bocche di **porto**, la manutenzione e le altre opere di salvaguardia, prima fra tutte la sigillatura dell' insula di San Marco, per difenderla anche dalle maree di media portata, per cui la chiusura del Mose non è proponibile. Composizione e struttura di questo ente sono state ben delineate nel Decreto Agosto di quest' anno. Ora, con la massima celerità, si deve procedere su quattro direzioni. In primo luogo, va valutata la possibilità di chiudere le bocche di **porto** per tutte le maree superiori a 100 cm medio mare, con la relativa riorganizzazione portuale e le conche di navigazione funzionanti. Come possono i veneziani accettare ancora di convivere con le acque alte, se han visto che è possibile bloccarle? In secondo luogo, il Mose va rapidamente completato, in particolare per i meccanismi sincronizzati di apertura e chiusura. In terzo luogo, va programmato un finanziamento per la manutenzione e la salvaguardia. C' è chi parla di 100 milioni l' anno, forse ne bastano 50. Possono sembrare molti, ma sono un'inezia rispetto ai danni provocati dalle acque grandi (un miliardo solo per quella di novembre 2019), e non sono molti se si ricorda che Venezia attira 20-30 milioni di turisti all' anno. Infine, l' ente autonomo per la gestione del Mose e della salvaguardia va messo in grado di funzionare. Ci sarà da lavorare. Ma per ora godiamoci questo successo italiano, veneto e veneziano. -© RIPRODUZIONE RISERVATA.

GIANPIERO DALLA ZUANNA



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L'ingegnere idraulico da sempre critico verso la grande opera «Un problema è anche decidere quante volte bisognerà sollevarlo»

D'Alpaos: molte questioni irrisolte insensato questo trionfalismo

A.V.

L'intervista «Bene che le paratoie si siano alzate. Ma da tecnico dico che molte questioni sono ancora irrisolte. E che nel prossimo futuro potrebbero diventare drammatiche. Insomma, lascerei stare il trionfalismo». Luigi D'Alpaos, ingegnere Idraulico della facoltà di Padova, è uno dei maggiori conoscitori delle dinamiche lagunari. Da sempre critico con la grande opera, dice la sua sul test di ieri. «Il vero problema», attacca, «è decidere con che frequenza questo meccanismo, quando sarà collaudato e funzionante, potrà essere alzato. L'aumento del livello del mare impone chiusure sempre più frequenti. Con danni all'ambiente e all'attività del porto. La politica dovrà scegliere». Ieri il meccanismo sembra aver funzionato, per la prima volta in condizioni di acqua alta. «Ci mancherebbe altro che non venissero su le paratoie. Le hanno alzate, anche se con un tempo quasi triplo rispetto a quello di progetto, un'ora e 20 contro 30 minuti. Ma il moto ondoso non era eccezionale, e nemmeno lo scirocco». I problemi restano. «A cominciare dai costi di manutenzione. E dai guasti che si sono trovati nelle strutture. Tubi, cerniere, valvole. Guasti e lavori per ripararli che restano sempre riservati, se li tengono tra di loro. Invece sarebbe necessario un confronto pubblico e trasparente per sapere a che punto siamo. Per questo metterei da parte il trionfalismo. Ieri le paratoie si sono alzate. Bene. Tutti si sono concentrati sul funzionamento delle strutture. Ma parliamo anche del resto». Di cosa? «Ma, degli effetti che quest'opera potrà avere sull'ambiente. Per le troppe chiusure, per l'erosione della laguna e l'aumento della perdita dei sedimenti». Ieri in laguna l'acqua è rimasta ferma per cinque ore. **Potrà avere qualche conseguenza sulla qualità delle acque?** «Cinque ore...? Magari. Ho fatto uno studio da cui si evince che tra qualche anno la laguna resterà chiusa anche per tre-quattro giorni di seguito. Sarà un disastro. Ecco perché accanto al **Mose** bisogna pensare opere complementari, in grado di proteggerci anche senza **Mose**». --a.v.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il progetto, il monopolio e le tangenti E i guai da risolvere sono ancora tanti

La conclusione dell'opera sarà dicembre 2021. Corrosione, sabbia e infiltrazioni i nodi tecnici ancora da sciogliere

ALBERTO VITUCCI

Una storia lunga mezzo secolo. Costellata di polemiche, inchieste, sprechi, errori e ritardi infiniti. Ieri per il **Mose** finalmente una buona notizia. Funziona anche in condizioni di acqua alta e con il vento (moderato) di scirocco. Ennesimo test. Perché l'opera non è finita. Lo sarà, forse, il 31 dicembre del 2021. Di **Mose** si comincia a parlare negli anni Ottanta. Nel 1984 il Parlamento approva all'unanimità la seconda Legge Speciale, la 798 del 1984. Introduce la «concessione unica», cioè il monopolio di lavori in laguna, e la affida al Consorzio Venezia Nuova, pool delle maggiori imprese di costruzione italiane. Impregilo (poi sostituita da Mantovani), Condotte, Fincosit, cooperative. Il monopolio viene giustificato come l'esigenza di portare avanti un'opera «unica al mondo». Ma produce anche corruzione e malaffare. Nei primi anni Duemila a capo del Consorzio c'è Giovanni Mazzacurati, ingegnere della Furlanis molto introdotto negli ambienti politici e religiosi. Il suo dominio assoluto crolla nel 2014. Quando la Finanza e la Procura veneziana avviano la grande inchiesta per corruzione. Molti dei soldi della salvaguardia servivano per corrompere funzionari e costruire il consenso. Un consenso che arriva sempre, anche nei momenti più difficili. Il **Mose** viene bocciato nel 1998 dalla Valutazione di Impatto ambientale, poi messo sotto inchiesta dall'Unione europea per i danni ambientali provocati dai grandi cantieri a Malamocco e al Lido. Contestato da esperti internazionali, criticato sui suoi aspetti tecnici. Come potrà una grande opera vivere sott'acqua? Ma il **Mose** passa ogni esame. Milioni di euro per i collaudi, pareri favorevoli dai Comitati tecnici, costi quadruplicati. I progetti alternativi, proposti nel 2006 dalla giunta di Massimo Cacciari, non vengono presi in considerazione da Prodi e Berlusconi. Con la Legge Obiettivo di Lunardi, tutti i fondi della Legge Speciale vengono dirottati sulla grande opera. Per la manutenzione della città non resta un euro. Finché scoppia lo scanalo. La struttura del Consorzio viene commissariata. Il presidente Anac Cantone in accordo con il prefetto di Roma nomina due amministratori straordinari, Luigi Magistro e Francesco Ossola. Diventeranno tre con l'arrivo dell'Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo. I commissari sollevano veli antichi. Scoprono bilanci aggiustati e lavori malfatti, contestano alle imprese i danni subiti dallo Stato. La risposta sono cause legali e richieste di risarcimento. Imprese ed establishment premono per avere mani libere. I lavori vanno a rilento, anche se i commissari realizzano impianti e correggono errori evidenti costati centinaia di milioni di euro alla collettività - il jack-up che non funziona, la conca di Malamocco danneggiata e troppo piccola per le navi, le dighe foranee del Lido che crollano il giorno dopo il collaudo. La lista delle criticità è lunga. Valvole, tubi, giunture che fanno acqua, cerniere corrose. Sabbia che entra nei cassoni sul fondale. Costi di manutenzione aumentati in modo esponenziale. Nel novembre 2019, dopo l'Acqua grande, arriva il Commissario Sblocca cantieri. Adesso la nuova Autorità per la laguna. Il resto è storia di oggi. E dei prossimi anni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Tantissimi i commenti del mondo politico Bettin: cambiamenti climatici la vera sfida

«Venezia non deve più avere paura» Il Governo: ora finire l' opera con attenzione

MITIA CHIARIN

LE REAZIONI «Un risultato importante che insieme alle autorità locali abbiamo voluto con determinazione dopo i danni del novembre scorso: presidio e tutela costante per una città patrimonio dell' umanità», dice il ministro dei Trasporti Paola De Micheli. Venezia salvata dall' acqua al centro della politica nazionale. Il governo rivendica il risultato ma c' è chi cede al trionfalismo. Il ministro per le riforme Federico D' Inca dice: «In un giorno in cui il nostro Paese è flagellato dal maltempo, questa notizia rappresenta una speranza. Dopo l' acqua granda dell' anno scorso, il Governo ha accelerato rispettando una tabella di marcia che sta portando finalmente a termine un' opera attesa per troppi anni. Oggi Venezia si sveglia e non deve più aver paura. È l' unica cosa che conta». Andrea Martella, sottosegretario alla presidenza del Consiglio: «Ora va conclusa l' opera con monitoraggio costante della sua efficacia ed un meticoloso e puntuale lavoro di gestione e manutenzione». E continua: «Compiti che, parallelamente alla complessiva salvaguardia della città e della sua laguna, attraverso tutti gli interventi complementari necessari spetteranno alla nuova Autorità per Venezia, il cui iter di approvazione e dotazione finanziaria sta proseguendo a passi spediti, come annunciato dall' esecutivo. L' attenzione nazionale per Venezia è al livello massimo». Pier Paolo Baretta, sottosegretario all' Economia, e ora consigliere comunale: «Serve una governance efficace e indipendente che sappia gestire sia la salvaguardia che la vita del porto. Da oggi il futuro di Venezia non sarà più come prima». Gioisce il prefetto Vittorio Zappalorto: «Bella novità per Venezia». «I negazionisti che definivano questa grande opera un enorme spreco di denaro pubblico sono serviti. Dovrebbero cospargersi il capo di cenere e ringraziare il presidente Berlusconi che l' ha fortemente voluta», dice la presidente dei senatori di Forza Italia Anna Maria Bernini. Renato Brunetta dedica la giornata «all' amico Gianni De Michelis, che 35 anni fa fu tra i più strenui e intelligenti sostenitori dell' opera». Matteo Renzi incita: «Quante chiacchiere inutili, quanto tempo perso! E quante polemiche ingiuste abbiamo subito. Ma le opere pubbliche servono: facciamole, presto e bene». Giorgia Meloni, leader di Fratelli d' Italia, assicura: «Continua il nostro impegno per il rifinanziamento della Legge speciale con uno stanziamento di almeno 150 milioni di euro all' anno e per tutti gli interventi necessari a tutelare la residenzialità e l' identità storica dei veneziani». Gianfranco Bettin mette in guardia: il sistema **Mose**, dice, fu scelto rispetto ad altre soluzioni «grazie a corruzione e forzature politiche inaudite. Venezia avrebbe vissuto giornate come questa, al riparo, già da qualche lustro. Questo è il passato. Il vero test riguarderà la capacità del **Mose** di misurarsi con i mutamenti climatici, con maree più frequenti, senza far morire la laguna». Salvando il Porto e vigilando sulla costosissima manutenzione che «rischia di andare a scapito delle risorse per tutelare e ricostruire l' ecosistema manomesso». --MITIA CHIARIN © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La prima volta del Mose Arriva l'acqua alta ma Venezia è salva

In funzione dopo 17 anni di ritardi e scandali il sistema di dighe. La gioia della città: "Voltiamo pagina". Il Patriarca Moraglia: si poteva fare prima

DAL NOSTRO INVIATO PAOLO BERIZZI

VENEZIA - Alle undici della mattina, mentre le onde si rompono contro il Muro Giallo che sbarra la laguna, prende forma il sogno della Venezia liberata. L'alta marea è uscita dal corpo della città: riappare e scompare, ma non riesce a portarla via. Non più. "Xe un miracoo, in ritardo però xe un miracoo", sorride il barcaio Tommaso, a Riva degli Schiavoni. Le raffiche di scirocco sferzano le bancarelle degli ambulanti e i vessilli con il Leone; le pieghe disegnate dalla corrente sotto il cielo scuro dell'alba lasciano il posto a un pallido sole che scalda piazza San Marco, asciugandola - anche metaforicamente da vent'anni di allagamenti, danni, scandali, mangiatoie, manette, promesse mancate, lacrime. «Ci sono solo due piccole pozzanghere lì, vicino ai tombini, roba da niente. Oggi è il nostro 3 ottobre». Placido Bozzato usa il tono dei grandi eventi. Si commuove. Cinquant'anni, gondoliere da quando ne aveva 16. Sta seduto sulla banchina di marmo dello stazio gondole "Danieli", di fronte all'hotel. «Come ci ricorderemo del lockdown, ci ricorderemo di oggi». Il primo giorno di Venezia che non va sott'acqua. «Aspettarsi 135 centimetri e vedere la marea fermarsi a 70 è stata un'emozione». Da più di un'ora le settantotto paratoie del Mose si sono alzate alle bocche di porto. Di là, al largo, ci sono le onde che spingono, di qua, un livellamento al ribasso. Fa impressione. Come scendere tre o quattro gradini di scale. Come un fiume che si spezza e invece è il bacino d'acqua urbano più famoso del mondo. «Solo a Venezia potevamo fermare il mare - declama il sindaco Luigi Brugnaro - . Oggi vince l'Italia. Il Mose dimostra che con la tecnica possiamo affrontare i cambiamenti climatici». Il governatore Luca Zaia: «Giornata storica. Abbiamo avuto la certezza che l'opera funziona. Ci è costata molto dal punto di vista finanziario, giudiziario e non solo. Adesso almeno c'è la rassicurazione che questo serve a Venezia». C'era da aspettarsi anche i toni trionfalistici. E del resto: Mose è un acronimo, è vero (sta per Modulo sperimentale elettromeccanico). Ma come Mosè separò le acque, il benedetto e maledetto (fino a 48 ore fa) sistema di dighe mobili (6 miliardi di euro contro i 4,2 preventivati, una storia durata 17 anni) ha finalmente diviso il mare arrabbiato e la laguna. Proteggendo la città dal suo peggior nemico: l'alta marea. «La Basilica è asciutta, asciutta - ripete Carlo Alberto Tesserin, il primo procuratore di San Marco - . È la prima volta che succede ed è una cosa importantissima». La tanto attesa entrata in funzione della barriera di ferro sottomarina (con il maltempo e i 135 centimetri di acqua annunciati) ha filtrato il flusso della marea impedendole di inondare Venezia. In particolare, la sua zona più fragile e vulnerabile (la più bassa): piazza San Marco. E dunque la Basilica, palazzo Ducale, le procuratie vecchie e nuove, che sarebbero i portici. Spiega il gondoliere Bozzato: «L'acqua di solito carica da qui, vede? Oggi, senza il Mose, sarebbe arrivata a quest'altezza». Indica il livello aprendo il palmo della mano. Al ginocchio. Tradotto nei soliti famigerati centimetri: i 40 che, quando è giorno di piena, coprono la piazza. E invece zero. Tutto asciutto. All'interno della laguna la marea è rimasta stabile a 70-72 centimetri. Il Centro maree ne aveva annunciati 135. Un successo? Quasi. Un miracolo? Fors e. Ma in clamoroso ritardo. «Facciamo qualche riflessione anche sul fatto che questo risultato poteva essere ottenuto in tempi molto più brevi», ragiona il Patriarca di Venezia, Francesco Moraglia. Anche chi è felice - perché è impossibile, oggi, per un veneziano non



esserlo - non dimentica. C'è pure cautela. Marco Proietto, storica famiglia di ristoratori. «Da una parte sono contento. Ma vediamo se e per quanto funzionerà il Mose, e quanto costerà di manutenzione. Io ho più di un



La Repubblica

Venezia

dubbio». L'immagine plastica della svolta sono le passerelle. La loro inutilità, finalmente. Almeno per una volta. Le hanno posate nella notte perché poteva anche andare buca o bene a metà. Invece, turisti e autoctoni, ci salgono solo per i selfie. Scatti che resteranno nella storia. «Se penso a tutta l'acqua che ho raccolto in 25 anni piango dall'emozione - dice Piero Bevilacqua, gioielleria sotto le procuratie nuove di piazza San Marco che pure sono un pò rialzate - . Qui da me, da 130 a 135 cm era un disastro. Ora si volta pagina». L'ora X a Venezia è scattata alle 6 del mattino. Sei ore prima della punta di massima della marea prevista. Traffico nautico bloccato nel canale. Il filo giallo del **Mose** è spuntato a pelo d'acqua alle 8,35: dopo un'ora e 17 minuti le paratoie erano completamente sollevate. «È filato tutto liscio », tira il fiato Mosè De Luchi, comandante provinciale dei carabinieri. Due motovedette, una dell'arma, una della Capitaneria di porto, sono rimaste lì nel bacino, a vigilare, e poi i pompieri, i tecnici, gli impiantisti. «Li ringrazio tutti», ancora il sindaco Brugnaro. In Calle larga San Marco s' affacciano le vetrine della boutique Fulvia, vetro di Murano dall' 85. La titolare ha gli occhi lucidi. «Se il **Mose** lo avessero fatto partire prima del 12 novembre 2019 sarebbe stato meglio». E' stata l' ultima volta che l' acqua ha fatto disastri. Meno del 1966. Più del 1979. «Abbiamo messo paratie di acciaio alte 1,65 metri. Ma non sono bastate. Undici mesi fa ho visto piangere mio marito, la prima volta nella mia vita». Di fronte, c' è una pizzeria napoletana, ormai catena internazionale. «Per l' allagamento dell' anno scorso hanno perso 31 frigoriferi». Il passato buio veneziano. Due minuti a piedi e si materializza la scena madre, quella bella. Il selciato in trachite euganea di piazza San Marco resta incredibilmente libero dall' assedio delle bombe idriche. La gente è in fila per entrare a Palazzo Ducale. «Afflusso regolare. Per noi, in una giornata di alta marea, è un vero scoop», fa Simonetta, addetta agli ingressi. Lei era fiduciosa: anziché gli stivali di gomma, ha messo le sneaker. «La mia Venezia ha vinto la sua prima battaglia contro l' acqua. L' acqua che le ha dato la vita ma che la faceva ogni volta morire ». ©RIPRODUZIONE RISERVATA

La Stampa

Venezia

Dopo 17 anni di lavori e 7 miliardi di investimenti l'opera entra in funzione per fermare la marea. Il sindaco Brugnaro: "Una grande soddisfazione"

Venezia e la sfida vinta grazie al Mose Per la prima volta evitata l'acqua alta

NICCOLÒ ZANCAN

niccolò zancan inviato a venezia Il conducente del motobattello 31, in servizio verso piazza San Marco, ha capito in fretta che quella di ieri sarebbe stata una giornata storica. «Guarda il Canal Grande, lo vedi come è tranquillo?», diceva. «E persino Erbaria, dopo Rialto, che finisce sempre sotto, la zona del mercato, è tutta asciutta. Sono sicuro, andrà bene!». Sì, dopo 17 anni di lavori e di interruzioni, dopo 7 miliardi spesi anche per riparare un'opera che neppure era stata ancora inaugurata, dopo un'inchiesta per corruzione con l'arresto di trenta persone e la scoperta di una tangente fra le più esose mai pagate per un'opera pubblica, infine il **Mose** ha funzionato. Ieri, sabato 3 ottobre 2020, per la prima volta ha fatto ciò per cui era stata progettato: il "modulo sperimentale elettromeccanico" ha protetto Venezia. La sua bellezza. La sua storia. Cioè: ha protetto tutti noi. Dopo giorni di pioggia e venti di scirocco, le previsioni del centro maree annunciavano un picco di 135 centimetri o forse addirittura 140 intorno alle 12.20. È un'altezza sufficiente per mandare sott'acqua tutta la zona centrale della città. La decisione definitiva di alzare la diga mobile è arrivata all'alba: le 78 paratoie che la compongono si sono sollevate in un'ora e 17 minuti. A quel punto, erano le 9 e 52 di mattina, faceva effetto vedere quanto succedeva sull'orlo della laguna, fra Punta Sabbioni e Punta delle Dogane. Da un lato della barriera gialla l'onda di piena spingeva e sbuffava schizzi e vapori caldi, dall'altro lato il livello della marea si attestava intorno ai 70 centimetri senza alzarsi di più. C'era come un gradino nel mare. «Non si è mai visto una cosa del genere», diceva quasi commosso Mario Rossetti, vigilante privato in servizio pubblico «per il decoro urbano e contro i vandalismi», andando avanti e indietro sulle passerelle piazzate come sempre in piazza San Marco. Quelle passerelle rialzate erano vuote. Non sono servite. L'acqua non è arrivata. Il museo permanente, aperto a tutti, che è Venezia, è rimasto asciutto e integro. Con grande meraviglia collettiva, compresa quella del Primo Procuratore della basilica di San Marco Carlo Alberto Tesserin: «Neanche una goccia d'acqua è entrata dalla piazza alla chiesa, non era mai successa una cosa del genere. È un dato importantissimo». È la prima volta in cui le dighe sono state sollevate per un'emergenza, dopo gli ultimi collaudi di questa estate. Così è stata una giornata per i venditori di galosce e stivali di gomma, per i turisti in cerca di quel genere di spettacolo che comporta l'affanno della gente, l'acqua che sale e la città che sembra inabissarsi. Addirittura, alle due di pomeriggio venivano smontate le passatoie su cui sempre si erano abituati a camminare i veneziani assieme ai turisti. Asciutti i pavimenti dei negozi, gli ascensori degli hotel, gli ingressi dei bar. Miracolo a Venezia, anzi no. «La scandalo è averci messo così tanto tempo», diceva il signor Francesco Guarnieri. È uno dei pochi veneziani rimasti a abitare nel quartiere più turistico del mondo. Ha la casa in Piazza San Marco angolo Calle San Basso. «Quello di oggi è un risultato straordinario. Ci contavo. Non si sono allegate neppure le cantine. Ma bisognerebbe chiedere a chi è stato al governo della città, in tutti questi anni, perché non ha vigilato su un'opera così cruciale. I sindaci avrebbero dovuto controllare. Facevano parte del consorzio». Il **Mose** sarà per sempre legato a tutto quanto di più brutto rappresenta l'Italia, lentezza e



La Stampa

Venezia

corruzione, pasticci e imbrogli, costi che lievitano in maniera esorbitante. Ma ieri è stato un giorno di rivalsa. Finalmente. Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha chiamato Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, sindaco che a sua volta era stato in mezzo alla laguna per controllare le operazioni di sollevamento della diga mobile. «C'è grandissima soddisfazione. Dopo decenni in cui abbiamo visto in modo inerme l'acqua arrivare ovunque nella città storica, creando ingenti danni, oggi abbiamo dimostrato che il **Mose** funziona». Non per scetticismo, ma per prudenza, bisogna ricordare che il vento di scirocco ieri soffiava a 19 nodi, ma altre bufere ben più forti si sono abbattute in passato sulla città. Bisogna ricordare che il record di alta marea è quello del 1966 con 194 centimetri, seguita dall'ondata spaventosa del novembre 2019 che era arrivata a 187 centimetri. Mentre ieri l'altezza era molto inferiore. Insomma, altre prove attendono il **Mose**, con le sue dighe gialle. Ma sono prove decisive per una città che sta già soffrendo molto. «Oggi è un gran giorno, ma non posso dimenticare che in questi mesi di pandemia io, come molti altri lavoratori veneziani, ho perso l'80 per cento degli incassi», diceva il tassista Mario Gasparini sul suo motoscafo di legni scuri. C'erano tante cose strane, e tutte insieme, a Venezia. Era una città quasi vuota, era una città finalmente asciutta. - © RIPRODUZIONE RISERVATA il reportage La laguna si è alzata di 135 centimetri ma piazza San Marco è rimasta asciutta Claudio Furlan - LaPresse Le passerelle, montate precauzionalmente in piazza San Marco, sono state rimosse perché inutili dopo l'attivazione del **Mose**.

Il Mose funziona e salva Venezia Smontate le bugie degli ecofanatici

Piazza San Marco rimane all'asciutto nonostante la marea di 119 centimetri: al sicuro locali e negozi già piegati dal Covid. Il sistema, per anni nel mirino degli ambientalisti, dimostra di essere indispensabile

sergio barlocchetti che l'idea è buona. In mezzo, 30 anni di divisioni, denunce, indagini, scandali e processi che hanno distolto l'attenzione dal valore ingegneristico del progetto, dalla sua funzionalità e reale opportunità di esistere. Ma soprattutto su quel termine contenuto nel nome, «sperimentale», che nel linguaggio degli ingegneri significa: secondo i calcoli dovrebbe funzionare, ma per saperlo lo si può soltanto costruire e provare. L'ingegner Alberto Scotti, padre dell'opera (fatta da Technital), ha sempre sostenuto che si stava realizzando qualcosa che non era mai stato fatto prima, e che ogni parte e impianto avrebbe dovuto essere provato prima da solo e poi insieme con gli altri, scoprendo criticità e modifiche necessarie: sperimentale, appunto. Ma l'umanità è fatta così: inizialmente dichiarò inutili e insultò i marchingegni di Guglielmo Marconi, la macchina volante dei fratelli Wright, la televisione e le missioni spaziali, salvo poi dimenticarsene e fruire quotidianamente delle comodità che ne sono derivate. Con le precipitazioni degli ultimi giorni, i venti e la marea crescente, mentre il livello del mare aumentava, piazza San Marco è rimasta asciutta perché le 78 paratoie (o paratoie) in acciaio di cui è composto il **Mose** si sono sollevate proteggendo la città più bella del mondo. Ieri, come previsto dai bollettini, il livello dell'acqua è cresciuto progressivamente dai 70 centimetri delle ore 9 ai 75 delle 9.20, fino ai 77 delle 9.40, iniziando quindi a calare e a stabilizzarsi attorno ai 70 centimetri, quando alla diga sud del Lido, alle 10 aveva raggiunto 119 centimetri. Mezzo metro in meno, 50 centimetri che però non hanno devastato negozi, ammalorato pavimenti né fermato ulteriormente l'economia turistica. Eppure dal momento in cui fu posato il primo elemento, nel 2003, si è detto e scritto di tutto contro quest'opera: che eravamo gli unici pazzi al mondo a costruire un mostro, che la corrosione l'avrebbe distrutto prima ancora che potesse funzionare, che i lavori per installazione e manutenzione avrebbero causato disastri ambientali a cominciare dalle sedi delle paratoie in cemento armato create sul fondo sabbioso delle quattro entrate della laguna, i cassoni di 12 metri per 50 che poggiano su sedi rese stabili da palizzate, come i palazzi storici di Venezia. Invece ieri alle bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia, l'aria compressa pompata all'interno delle paratoie ha fatto uscire l'acqua che le riempiva e teneva giù, spingendole verso l'alto a fermare il mare. Dal punto di vista dell'ingegneria, pur non negando che la tecnologia e i materiali usati oggi sul **Mose** non siamo di ultima generazione, bisogna riconoscere che l'invenzione funziona. E anche che, perché possa continuare a farlo, è necessario dare corso, come previsto dal progetto, al programma di manutenzione che prevede la pulizia delle paratoie mediante l'apposita chiatta Jack up, con la temporanea sostituzione, a rotazione, di ogni elemento. In pratica ogni manciata d'anni ciascun elemento andrebbe smontato, ripulito dalle incrostazioni e rimesso al suo posto. Ma se questo è il prezzo per allungare la vita di Venezia fino a renderla eterna, ben venga. Nel frattempo nessuno impedisce all'ingegno italiano di pensare all'uso di nuovi materiali o metodi di costruzione. Magari potremmo pagare i nostri tecnici con quella parte di fondi europei per la ricerca e la cura dell'ambiente che non riusciamo a sfruttare, portandoci avanti con la creazione di un **Mose 2** più efficiente. Non sappiamo, infatti, se l'attuale configurazione dell'opera reggerà a maree più imponenti, e non



La Verità

Venezia

sappiamo neppure se avessero ragione o torto i tecnici della società francese Principia quando, qualche anno fa, dissero che sarebbe stato meglio fare le cose diversamente perché le paratoie italiane sono tali da oscillare troppo, fino a vanificare la loro presenza lasciando entrare acqua in Laguna. Ma erano gli stessi che volevano costruire i cassoni sul fondo del mare in metallo come scafi di navi affondate e che davano retta a chi calcolò che l'innalzamento delle maree raggiungerà quota 120 centimetri entro l'anno 2100, poi correggendo il tiro parlando di una media tra 50 e 120 centimetri. Più che un calcolo, un oroscopo. Ci furono poi le indagini della Corte dei conti, le accuse che l'opera nel 2018 era già costata tre volte più di quanto previsto, che l'idea francese sarebbe costata un decimo e che la manutenzione costerà cinque volte più di quanto calcolato. Vedremo, ma la lezione di ieri ci insegna che l'ecologia non è materia per estremisti dell'ambientalismo. Una cosa è evitare di sconvolgere gli ecosistemi, folle è non curare l'ambiente in cui viviamo rinunciando a usare inventiva e tecnologia per salvare persone e cose.

Porto di Venezia: sbloccato l' escavo del canale

GAM EDITORI

2 ottobre 2020 - L' Ufficio Salvaguardia di Venezia - Opere Marittime per il Veneto del PIOPP, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, ha comunicato all' AdSP l' autorizzazione a procedere con l' escavo del canale Malamocco-Marghera a quota prevista dal Piano Regolatore Portuale nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo. Gli escavi permetteranno di rimuovere circa 537mila metri cubi di fanghi. I sedimenti di categoria B e C verranno conferiti nell' Isola delle Tresse, mentre i sedimenti di tipo A saranno utilizzati per il ripascimento di una serie di barene identificate dall' Autorità assieme al PIOPP. In una comunicazione separata, il PIOPP ha autorizzato anche l' escavo di oltre 6mila metri cubi di sedimenti nel Canale Industriale Ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori di scavo sono già stati aggiudicati con procedura aperta. Nel complesso l' importo stanziato per le attività di scavo e conferimento ammonta a più di 15 milioni di euro. "Ci sono voluti anni, troppi sicuramente, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del Provveditore Cinzia Zincone e all' attiva partecipazione di

tutta la comunità portuale veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna" dichiara il Commissario Straordinario **Pino Musolino**. "L' autorizzazione pervenutaci in queste ore, di fatto, ci permette di riguadagnare il pescaggio perso negli ultimi anni e, di conseguenza, di migliorare sensibilmente l' accessibilità nautica della principale arteria di comunicazione del porto veneziano. In parole povere, il porto di Venezia potrà presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali che si erano raffreddati a causa di un assurdo impasse burocratico. Ciò vorrà dire riportare in Laguna i collegamenti diretti e i servizi di feederaggio con i principali hub portuali del Mediterraneo e dell' Estremo Oriente, alimentando il lavoro dei nostri terminal, servendo con maggior efficacia l' industria veneta e sviluppando nuovi e competitivi servizi logistico-portuali. Il lavoro da fare per recuperare il terreno perduto è ancora grande - sottolinea **Musolino** - ma confido che la convergenza politico-amministrativa di questi ultimi mesi possa gettare le basi per un solido rilancio, che dovrà passare, necessariamente, anche per il recupero dei pescaggi del porto di Chioggia".



Vado, lievi nuovi danni alla passeggiata. Assessore Gilardi: "Autorità Portuale faccia presto con le dighe soffolte"

Il lungomare che stava per essere ultimato ha subito ancora una volta i fendenti delle onde del mare facendo staccare uno dei marmi da poco posizionati e colpendo la scogliera

La forte mareggiata non ha avuto lo stesso impatto dell' ottobre 2018 e del novembre dell' anno scorso ma qualche lieve danno la passeggiata di Vado questa notte lo ha subito. Il lungomare che stava per essere ultimato ha subito ancora una volta i fendenti delle onde del mare facendo staccare uno dei marmi da poco posizionati e colpendo la scogliera. "Non si sono verificati fortunatamente danni strutturali i tecnici comunque stanno andando sul posto per effettuare tutte le verifiche del caso- spiega il vicesindaco e assessore ai lavori pubblici Fabio Gilardi - è chiaro che purtroppo il mare arriva sulla passeggiata visto che è direttamente esposta e infatti è sempre chiusa nei momenti di criticità. La riapriremo a breve in quanto mancano solo i collegamenti con illuminazione pubblica e aspettiamo che vengano ultimate le finiture". In attesa del progetto legato alle dighe soffolte che potrebbe porre fine alla criticità vadese. "Auspico che **Autorità Portuale** faccia presto i lavori, solo le dighe possono dare un contributo e il territorio non può più attendere. Siamo stati fortunati questa volta" conclude Gilardi.



Capitaneria di porto di Genova Presentato al 60° Salone nautico il nuovo info point Smart al servizio dell' utenza

Genova, 3 ottobre 2020 - La Guardia Costiera ha presentato al Salone Nautico Internazionale di **Genova** il nuovo Info Point, il totem informativo interattivo, che ha il compito di fornire un servizio sempre più efficiente rendendo più piacevole il rapporto tra istituzione e utenza. L' Info Point al servizio del pubblico, inaugurato a **Genova** in occasione della prima giornata del Salone Nautico Internazionale della città, è esposto presso lo stand della Guardia Costiera, che accoglie professionisti e in particolare i diportisti nautici, tradizionalmente presenti a questo evento in modo massivo. La Capitaneria di **Porto** di **Genova** inaugura così un servizio tecnologico, evoluto ma di facile utilizzo per chiunque, anche per chi non ha dimestichezza con i sistemi digitali. L' Info Point ha come obiettivo quello di garantire l' accesso a documenti, moduli, informazioni e tanto materiale informativo, con un servizio semplice ed efficace che si rivolge a tutti gli utenti del mare, professionisti e diportisti. Mediante un totem dotato di schermo touch screen da 55" l' utente accede ai documenti d' interesse, con la possibilità di inoltrarli direttamente alla propria casella e-mail, senza dover affrontare file agli sportelli. Ma Info Point non è solo questo, perché permette la consultazione e l' inoltrato di tutte le informazioni che quotidianamente la Guardia Costiera aggiorna, potendole avere con pochi click direttamente sul proprio computer o tablet o telefono. Pratiche per le patenti nautiche, licenze di navigazione e tutta la documentazione comunemente scambiata tra utenza e Guardia Costiera, sarà a portata di mano e soprattutto permetterà di ridurre lo scambio di materiale cartaceo, velocizzando il processo e contribuendo alla riduzione dell' impatto sull' ambiente. L' Info Point è anche una fonte preziosa per tutte quelle informazioni normalmente diffuse dalla Guardia Costiera circa le normative, le ordinanze e gli avvisi. Per agevolare l' impiego del totem è stata realizzata un' interfaccia grafica molto intuitiva, multisensoriale e dotata di "help on line", in grado di attirare l' attenzione del visitatore per stimolare l' impiego di questo sistema scoprendone i numerosi vantaggi. Velocità, semplicità e praticità sono i tre imperativi alla base di questo progetto, che dà accesso alle aree tematiche Gente di Mare, Patenti nautiche, Pesca, Diporto, Demanio, Tecnica e Subaquea. Si rivela così, uno strumento rivolto alla totalità degli utenti del mare ai quali sono dedicate numerose aree informative, comprese quelle in aggiornamento quotidiano. Altra importante caratteristica dell' intero progetto di semplificazione della Guardia Costiera è di poter interagire direttamente dal proprio telefono con un operatore del centralino, il quale è in grado di inoltrare in tempo reale all' indirizzo di posta elettronica personale tutti i documenti richiesti. L' Info Point della Guardia Costiera al Salone Internazionale di **Genova** è a disposizione dei visitatori, dove il personale della Capitaneria di **Porto** di **Genova**, unitamente a quello del Comando Generale di Roma, lo illustra al pubblico per farne comprendere a pieno le tante potenzialità. Nonostante il grande lavoro di sviluppo dei centralini e dei front office della Guardia Costiera operato nel corso degli ultimi anni, sia dal punto di vista tecnologico sia per quanto riguarda la preparazione degli operatori, Info Point offre un' efficace risposta all' esigenza di ridurre i tempi e snellire i processi che caratterizzano i rapporti tra utenza e Pubblica Amministrazione. Utilizzando il totem, al termine delle operazioni di consultazione, inoltrato e raccolta di materiali, l' utente potrà esprimere il suo livello di gradimento mediante degli emoticon, che saranno poi oggetto di valutazione da parte della Capitaneria per migliorare o incrementare le già numerose funzionalità della piattaforma. Tra i contenuti accessibili dall' Info Point, segnaliamo il



video realizzato dal 5° Nucleo Sub di **Genova** nel quale sono messe in evidenza le meraviglie naturali dell' Area Marina Protetta di Portofino, alla



Sea Reporter

Genova, Voltri

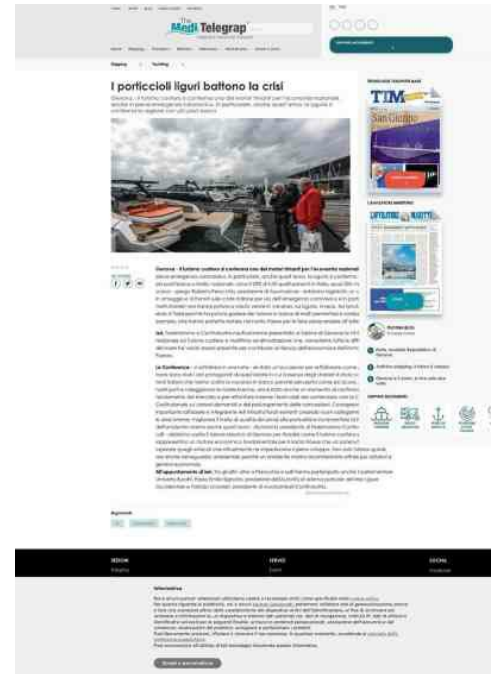
quale sono dedicati anche documenti informativi sulle norme di salvaguardia, sulle caratteristiche generali, fisiche e biologiche, nonché le norme e le modalità da rispettare per non comprometterne l' equilibrio. Non ultima, una foto/video gallery dell' area Marina Protetta di Portofino, che da sola merita una visita in Capitaneria per accedere ai servizi offerti dal totem. Info Point della Guardia Costiera è un passo concreto nella direzione della semplificazione mediante digitalizzazione del rapporto tra utente e Pubblica Amministrazione, per rendere il confronto tra diportisti e professionisti del mare e la Capitaneria di **Porto** sempre più veloce ed efficace.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

I porticcioli liguri battono la crisi

Genova - Il turismo costiero si conferma uno dei motori trainanti per l'economia nazionale, anche in piena emergenza coronavirus. In particolare, anche quest'anno, la Liguria si conferma la regione con più posti barca a livello nazionale: circa il 20% di tutti quelli presenti in Italia, quasi 200 mila: «L'estate scorsa - spiega Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas - abbiamo registrato un calo di barche in ormeggio e di transiti sulle coste italiane per via dell'emergenza coronavirus e in particolare perchè molti stranieri non hanno potuto o voluto venire in vacanza. La Liguria, invece, ha tenuto meglio del resto d'Italia perchè ha potuto godere del turismo in barca di molti piemontesi e lombardi, ad esempio, che hanno preferito restare nel nostro Paese per le ferie senza andare all'estero». Ieri, Federturismo e Confindustria nautica hanno presentato al Salone di Genova la VII Conferenza Nazionale sul Turismo costiero e marittimo «a dimostrazione che, nonostante tutte le difficoltà, il mondo del mare ha voluto essere presente per contribuire al rilancio dell'economia e dell'immagine del Paese». La Conferenza - si sottolinea in una nota - «è stata un'occasione per sottolineare come gli amanti del mare siano stati i veri protagonisti di quest'estate in cui l'assenza degli stranieri è stata compensata dai tanti italiani che hanno scelto la vacanza in barca, perché percepita come più sicura, affollando i nostri porti e noleggiando le nostre barche. Ma è stato anche un momento di confronto per analizzare l'andamento del mercato e per affrontare insieme i temi caldi del contenzioso con la Corte Costituzionale sui canoni demaniali e del prolungamento delle concessioni. Consapevoli di quanto sia importante rafforzare e integrare le reti infrastrutturali esistenti creando nuovi collegamenti tra i porti e le aree interne, migliorare il livello di qualità dei servizi alla portualità e incrementare la tutela dell'ambiente marino anche quest'anno - dichiara la presidente di Federturismo Confindustria, Marina Lalli - abbiamo scelto il Salone Nautico di Genova per ribadire come il turismo costiero e marittimo rappresentino un motore economico fondamentale per il nostro Paese che va sostenuto cercando di superare quegli ostacoli che attualmente ne impediscono il pieno sviluppo. Non solo turismo quindi, ma anche salvaguardia ambientale perché un ambiente marino incontaminato attrae più visitatori e genera economia». All'appuntamento di ieri, tra gli altri, oltre a Perocchio e Lalli hanno partecipato anche il parlamentare Umberto Buratti, **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** e Fabrizio Licordari, presidente di Assobalneari-Confindustria.



La mareggiata danneggia barche e ormeggi

I problemi maggiori a Cadimare dove i residenti chiedono la realizzazione di un molo galleggiante. Allagamenti al campo sportivo

LA SPEZIA La temuta allerta rossa alla fine è passata sulla provincia di Spezia lasciandosi dietro qualche danno ma, fortunatamente, situazioni limitate. Dopo gli I' esondazione di venerdì, l' ondata di maltempo nella notte ha causato allagamenti e danni, con conseguenti disagi sia agli abitanti che ai proprietari di barche. A Cadimare, la mareggiata è stata particolarmente forte e i residenti stanno raccogliendo firme per chiedere all' **Autorità Portuale** di fare un altro molo galleggiante con una funzione di mitigazione del moto ondoso. Molte persone si sono mobilitate per cercare di mettere in sicurezza le barche che sbattevano contro il pontile e strusciavano sulla catena di ancoraggio. La mareggiata è arrivata fino al parcheggio delle auto e ha allagato parte della banchina. Alle Grazie si registra il cedimento dell' ancoraggio del pontile alla banchina, con la rottura della piastra in acciaio di collegamento che copre l' ancoraggio, col pericolo di cadere. Sempre alle Grazie, una barca ha strappato l' ormeggio in banchina, allagata la zona del campo sportivo così come parte della strada. Diversi gli ormeggi a rischio, fra campanelle saltate e trappe strappate a poppa. Per Fezzano la situazione non è stata da meno, con onde che arrivavano al ristorante Il Tritone e che hanno causato l' allagamento sul retro, dietro alla parete di legno. Le onde arrivavano alla strada che porta alla spiaggia e hanno sollevato il lavandino di cemento armato, un vecchio tregio di 100 chili, buttato a cinque metri di distanza. «Così come le gestioni precedenti alla nostra - sottolinea un dipendente del ristorante - abbiamo fatto richiesta per gli scioglimenti fronte ristorante e fronte spiaggia, ma siamo sempre in attesa di risposte». A Porto Venere un gommone ha strappato a prua al pontile del Royal Sporting, mentre in zona Olivo, di fronte allo stabilimento Le Terrazze, è stato segnalato un gruppo di boe alla deriva. Prua rovinata anche per un Boston all' ultimo pontile verso l' Arenella, a causa della trappa di poppa lasciata che fa sbattere contro il pontile. Altre imbarcazioni hanno rotto la cima di prora legata all' anello in banchina. Al Pontile Tino è stata 'fotografata' una barca piena d' acqua. Sui social si susseguono segnalazioni anche per avvisare i proprietari che magari non sono residenti e non sanno niente. Infatti molti hanno risposto e sono rientrati per rendersi conto della situazione, ma solo alla luce del sole si potrà fare un bilancio e sapere così quale sarà l' ammontare dei danni complessivi. Le previsioni meteo erano state correttamente diramate ed era stata emessa allerta arancione e rossa per temporali su tutta la Liguria. Viliana Trombetta.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Nave sequestrata, marittimi a casa

L'equipaggio del mercantile Gobustan composto da 13 persone è riuscito a rimpatriare

L'equipaggio del mercantile Gobustan, composto da 13 marittimi dell'Azerbaijani, è riuscito finalmente a tornare a casa. La nave era stata sequestrata, insieme alla Sultan Bey, ai primi di luglio per problemi economici dell'armatore turco. Per tutto questo periodo, il Comitato welfare della gente di Mare, ha operato con tutto il mondo portuale, per assicurare il carburante necessario per avere energia a bordo, cibo e abbigliamento. Ieri sera, accompagnati dal presidente del Comitato, Carlo Cordone, hanno raggiunto Milano, per poi imbarcarsi per Baku, via Istanbul. «Questo viaggio è stata una vera odissea: dalle problematiche legate al blocco dei traffici aerei per il Covid 19, all'organizzazione dei tamponi con tempi brevi di risposta, al richiedere all'ambasciata Azeri l'estensione di validità dei certificati covid-free da 48 a 72 ore, alla richiesta di visti in tempo utile, fino alla notizia del conflitto bellico tra Azerbaigian e Armenia con rischio di chiusura degli aeroporti, insomma una dura, anzi durissima prova per il nostro Comitato Territoriale di Welfare» commenta Cordone. «Voglio ringraziare tutti i componenti del Comitato e, in particolare, per i fattivi interventi finalizzati al rimpatrio di questo equipaggio: il Prefetto, la Direzione Marittima di Ravenna, l'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centro Settentrionale, l'Ausl Emilia Romagna, la Polizia di Frontiera e l'Ambasciata Azeri». «La positiva conclusione della vicenda dei marittimi - commenta il vice sindaco Eugenio Fusignani - è la conferma di come qui si lavori sempre di squadra per ottenere i risultati. Il grazie va a tutti i soggetti che in queste settimane, con grande coesione, si sono adoperati per risolvere una questione che, al di là degli aspetti tecnico-burocratici, aveva anche una profonda connotazione umana e umanitaria». Nei prossimi giorni potrebbe essere infine la volta del rimpatrio dell'equipaggio della Sultan Bey. I.t.



La Pigna: «Nuovo incarico per il sindaco De Pascale, sono troppi»
La forza di lavoro è in crescita. Il sindaco De Pascale, che ha ricoperto per anni il ruolo di sindaco di Pigna, ha deciso di non ricandidarsi alle elezioni comunali del 2023. Il sindaco uscente ha dichiarato: «Sono troppi i compiti che mi vengono affidati, non riesco più a farcela».



Porto e traffici in calo Quando i nodi vengono al pettine

Quanti a Ravenna vivono di porto col loro lavoro sono rabbriviti nel leggere i dati dolorosi di questi giorni pubblicati dall' **Autorità Portuale** accoppiati con le dichiarazioni mirabolanti sulle prospettive del nostro scalo decantate da chi "lavora" su comode poltrone politiche. Nel pesantissimo -23,2% delle merci movimentate in agosto, che significa un nefasto -17,4% da gennaio, si inserisce infatti il calo rovinoso dei container, vero fondamentale valore economico di sviluppo del porto, che ad agosto è stato del -20,63%, assestandosi sul -11,54% nei primi 8 mesi 2020. Che possa solo andare peggio lo ha ammesso a denti stretti l' **Autorità Portuale** dichiarando che «gli sbarchi del nostro porto potrebbero subire ulteriori ribassi». Fioccano nel frattempo le notizie su come la tanto declamata Via della Seta, in cui la Cina ha già investito 12 miliardi di euro, stia virando dall' Italia sull' altra sponda dell' Adriatico, riducendosi così a Via dei Balcani. In effetti, i cinesi puntano ad assicurarsi la massima concessione del porto di Rijeka (l' ex italiana Fiume), con tanti saluti ai sogni di gloria di Ravenna, rimasta a contendersi con Venezia e Trieste le piccole fette di mercato del sud est mediterraneo e del medio-oriente. Le magnifiche sorti e progressive del porto di Ravenna invece recitate dal potere politico consistono innanzitutto nell' approvazione, da parte del Comune, di una variante urbanistica che consente alla Sapir di svuotare una propria cassa di colmata da un milione di metri cubi di fanghi portuali lì depositati da un' infinità, per depositarvi nuovi fanghi ancora tutti da scavare. Via libera inoltre ad un Piano Urbanistico Attuativo su 37 ettari della SAPIR nella penisola Trattaroli, dove costruire «un nuovo terminal container, per la cui attivazione si raggiungeranno i 14,50 di fondale». Siamo fuori dalla logica e dal tempo, dato che il progetto "Hub portuale di Ravenna", finora finanziato con 225 milioni, limita l' approfondimento dei fondali a -12,5 metri. Lista per Ravenna invoca ripetutamente provvedimenti concreti capaci di restituire efficienza e convenienza all' offerta di servizi e di opportunità del nostro porto; chiede l' abbattimento delle tariffe di imbarco e di sbarco, utilizzando risorse dello Stato e della Regione rese disponibili anche dal monte di miliardi destinati alla ripresa dell' economia dall' emergenza Covid; sollecita l' inascoltata proposta di tavoli tecnici anticrisi lanciata da sindacati e operatori portuali. Maurizio Marendon (responsabile di Lista per Ravenna per il Porto e l' Ambiente)



«Tutti uniti contro l' ampliamento del porto»

Lettera aperta al sindaco e ai consiglieri comunali massesi: «Il potenziamento dello scalo finirà di distruggere il nostro litorale»

MASSA CARRARA Si accende il dibattito sull' erosione e sull' ampliamento del porto di Marina di Carrara. Oggi ospitiamo una "lettera aperta al sindaco di Massa e ai membri del consiglio comunale" del nostro lettore Pietro Iacopetti. Signor Sindaco, Signori consiglieri, si leggono spesso interventi pubblici dei Paladini Apuoversiliesi riguardanti l' erosione della costa e verrebbe voglia di aderire a queste iniziative se non fosse che sono chiaramente dettate dal timore che interventi utili alla difesa se non al recupero del litorale massese, possano arrecare danni a quello di Forte dei Marmi. Oggi 3 ottobre 2020 (ieri, ndr) un intervento preoccupante del consigliere comunale Andrea Barotti, a dimostrazione di quanto sia ancora diffusa l' ignoranza sulle cause dell' erosione. Per questi timori si impediscono soluzioni anche valide per il recupero della spiaggia, dimenticando che grazie al porto di Marina di Carrara, mentre sparisce la sabbia dal litorale massese aumenta in pari misura quella del litorale versiliese, fino a diventare un problema come a Vittoria Apuana.

Se si osserva cosa succede nelle tratte di costa dove sono stati fatti interventi, anche recenti, e ogni volta di tipo diverso dai precedenti, è facile constatare che il solo tipo di barriere che ha dato qualche risultato apprezzabile, è rappresentato dalla combinazione delle soffolte parallele con quelle perpendicolari alla battigia. Dal pontile di Marina di Massa è visibile per tutti quanto qui affermato. Le barriere perpendicolari alla battigia da sole non funzionano, come si può constatare nella zona di Ronchi e Poveromo, dove i pascimenti non sono serviti a nulla. Soldi letteralmente buttati a mare!!! Ma guarda caso le barriere soffolte, come si sente dire, non gradite ai Paladini non possono più essere prese in considerazione, e i massesi zitti. Ai Paladini va bene che si prelevi sabbia dove si può, meglio se a Vittoria Apuana dove è troppa, ai carraresi quella bella sana e pulita dei fondali del porto, per portarla e depositarla laddove il mare se la riporta via alla prima mareggiata e ricominciare, tanto paga pantalone e i danneggiati rimangono come sempre e solo i bagni di Marina di Massa, Ronchi e Poveromo. Da sempre si sente parlare di difesa, addirittura di rimodulazione del litorale, ma intanto il porto è lì, costruito violentando la costa, causa immediata di danni vistosi a levante, e ciononostante si è prolungata la diga con la conseguente distruzione della spiaggia massese dalla Partaccia a Poveromo. I Paladini non si sono visti e i massesi se ne stavano zitti e buoni. Ci fu un massese che prima del prolungamento della diga, sulla base di studi da lui commissionati all' università di Genova, predicava esattamente quello che poi è successo. Si chiamava Ferruccio Egori, ma era una cassandra. Risultato: Il ragioniere Egori finì per diventare il rompiscatole di tutti gli amministratori locali, regionali e parlamentari della circoscrizione che si sono succeduti nel tempo. Il consigliere Barotti si informi. Oggi si riparla di potenziamento del Porto, che tradotto significa ulteriore prolungamento della diga foranea per favorire la realizzazione di un porticciolo turistico come da progetto di cui già si parlava negli anni novanta del secolo scorso. L' amministrazione attuale non si sente, i massesi se ne disinteressano come al solito, soltanto i Paladini vanno alla carica sul presidente della Regione Toscana appena eletto. Hanno capito in cosa consiste il potenziamento del porto, gli fa paura, e questa volta si muovono, e con determinazione. Mi rivolgo al Sindaco della città di Massa, ai consiglieri ma anche alle forze politiche tutte per chiedere loro di compattarsi e con fermezza battersi fino ad ottenere il blocco di qualsiasi tipo di finanziamento per il





La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

non sia stata recuperata la costa massese almeno nella misura utile alla sopravvivenza del turismo che ancora resiste. Da qui in poi però solo con interventi strutturali che rendano definitivo il recupero. Basta farsi prendere in giro da levante e da ponente!!! Pietro Iacopetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, soddisfazione per l' emendamento votato nei giorni scorsi alla Camera

«Aiuti anche a 400 lavoratori ex articolo 16»

LIVORNO Soddisfazione in porto per l' emendamento, votato nei giorni scorsi in commissione bilancio alla Camera, sull' estensione e il sostegno per i lavoratori ex articoli 16 dei porti: una categoria che era rimasta fuori dal decreto "semplificazioni". E' un importante sostegno all' occupazione - viene sottolineato - e il lungo lavoro che ha portato al suo voto in commissione non aveva all' inizio un risultato scontato. Proposto dal gruppo parlamentare del Partito Democraticico, l' emendamento aveva peraltro ottenuto l' impegno del ministro Paola De Micheli quando era venuta a Livorno. Un lavoro giudicato in porto eccellente anche del parlamentare livornese onorevole Andrea Romano che ha portato avanti questa 'battaglia' con il contributo tecnico di Massimo Provinciali , segretario generale dell' Authority di sistema portuale che si è coordinato con il sindaco Luca Salvetti, a sua volta subito impegnato convocando i tavoli operativi in Comune, anche durante i mesi estivi. C' è stato dunque un lavoro di squadra da parte di tutti, risolto a vantaggio di circa 400 lavoratori dello scalo labronico. Yari De Filicaia (nella foto), presidente Uniport, ha sottolineato come siano state scongiurate «situazioni di estrema difficoltà per tante famiglie. E per questo devo ringraziare davvero tutti coloro che si sono impegnati per portare a casa questo importante risultato». Dalla Lega delle Cooperative al consigliere regionale Francesco Gazzetti con il prezioso contributo di Marco Martelli della Compagnia.

The image shows a newspaper page from 'La Nazione' (Livorno edition) dated October 4, 2020. The main headline is 'Tasse, sconti e rate: che cosa ci aspetta' (Taxes, discounts and rates: what are we expecting). Below it, there is a sub-headline 'La fattura in arrivo' (The bill is coming) and a photograph of a woman. Another headline at the bottom of the page reads '«Aiuti anche a 400 lavoratori ex articolo 16»' (Help also for 400 workers ex article 16), which is the subject of the article on the left. The page includes various news snippets and a sidebar with 'La fattura in arrivo' and 'Lavoratori'.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«Navi da crociera, ecco come vengono gestiti i turisti in sicurezza»

'Le bellot' proveniente dalla Corsica

PORTOFERRAIO Primo arrivo di una nave da crociera all' Elba dopo la lunga sosta dovuta al lockdown per l' emergenza Covid-19. Ieri alle 6.30, proveniente da Porto Vecchio in Corsica, ha ormeggiato alla banchina di alto fondale 'Le bellot' della 'Compagnie du Ponant' con a bordo circa 180 turisti francesi. Per consentirne l' ormeggio nella massima sicurezza, è stato fatto un imponente lavoro che ha impegnato in sinergia numerose componenti con in prima linea l' Asl. «Eravamo stati avvisati - dice il dottor Luigi Genghi nella sua veste di coordinatore del gruppo multidisciplinare di sorveglianza Covid 19 - dell' arrivo della nave dalla Francia. Giovedì abbiamo avuto un incontro in videoconferenza con la regione e le autorità portuali nel quale abbiamo stabilito insieme regole precise sul cui rispetto abbiamo la garanzia del comandante della nave».

Il dottor Genghi entra nei dettagli: «E' sbarcata - spiega - solo la piccola parte di equipaggio impegnata ad aiutare le guide a tenere uniti e circoscritti i gruppi di croceristi impegnati nelle escursioni a piedi. Gli ospiti sui pullman sono scesi solo nelle piazzole panoramiche per fare le foto. Passeggeri e equipaggio sono stati sottoposti a tampone. Ho ricevuto anche i fogli delle misurazioni della temperatura avvenute più volte e della saturazione di ogni passeggero ed il questionario sull' eventuale sintomatologia riferibile al Covid. Mi sento di escludere situazioni di pericolo per la popolazione».

18
ELBA E ARCIPELAGO
L'ospedale sarà più autonomo
Ecco il neo direttore Denghi: «Vogliamo rapporti con i vertici dell'azienda senza intermediazioni»
Domenica - 4 OTTOBRE 2020 - LA NATION



Luigi Genghi
Dopo il periodo di lockdown, l'ospedale di Portoferraio è pronto a ricevere i turisti. Il direttore Denghi, con il medico di guardia, il farmacista e il personale infermieristico, è pronto a gestire l'arrivo dei turisti. Denghi è stato avvisato in prima linea dall'Asl di Grosseto. «Eravamo stati avvisati - dice il dottor Luigi Genghi nella sua veste di coordinatore del gruppo multidisciplinare di sorveglianza Covid 19 - dell'arrivo della nave dalla Francia. Giovedì abbiamo avuto un incontro in videoconferenza con la regione e le autorità portuali nel quale abbiamo stabilito insieme regole precise sul cui rispetto abbiamo la garanzia del comandante della nave».

«Navi da crociera, ecco come vengono gestiti i turisti in sicurezza»
Il dottor Genghi, coordinatore del gruppo multidisciplinare di sorveglianza Covid 19, è stato avvisato in prima linea dall'Asl di Grosseto. «Eravamo stati avvisati - dice il dottor Luigi Genghi nella sua veste di coordinatore del gruppo multidisciplinare di sorveglianza Covid 19 - dell'arrivo della nave dalla Francia. Giovedì abbiamo avuto un incontro in videoconferenza con la regione e le autorità portuali nel quale abbiamo stabilito insieme regole precise sul cui rispetto abbiamo la garanzia del comandante della nave».

Valorizzare la Torre Applanata
Il nuovo polo turistico di Portoferraio è pronto a ricevere i turisti. Il direttore Denghi, con il medico di guardia, il farmacista e il personale infermieristico, è pronto a gestire l'arrivo dei turisti. Denghi è stato avvisato in prima linea dall'Asl di Grosseto. «Eravamo stati avvisati - dice il dottor Luigi Genghi nella sua veste di coordinatore del gruppo multidisciplinare di sorveglianza Covid 19 - dell'arrivo della nave dalla Francia. Giovedì abbiamo avuto un incontro in videoconferenza con la regione e le autorità portuali nel quale abbiamo stabilito insieme regole precise sul cui rispetto abbiamo la garanzia del comandante della nave».



Il Porto traiano in sala trucco Si lavora alla nuova copertura

Via tubi arrugginiti e lastre di plexiglas rovinate, la messa in sicurezza durerà fino a gennaio La riqualificazione dell'area inserita nella programma Iti waterfront, budget di 900mila euro

IL RECUPERO ANCONA Via i tubi innocenti arrugginiti. Eliminati i pannelli di plexiglas malridotti. Il **Porto** traiano entra in sala trucco, primo step di quel recupero progettato e finanziato nell'ambito dell' Iti waterfront 2.0. Il primo effetto visibile dall'opera di manutenzione straordinaria è un'area archeologica nuda, che si presenta così come riportata alla luce dagli scavi di venti anni fa. I lavori da 90mila euro (base d'asta) finanziati dalla Soprintendenza sono stati avviati nelle settimane scorse e andranno avanti sino a fine gennaio con l'obiettivo di consolidamento, messa in sicurezza e restauro delle strutture individuate come bisognose di intervento. Il secondo step è rappresentato dalla nuova copertura dell'area e del nuovo sistema di passerelle di visita inserito nel progetto Iti waterfront. Il budget previsto per questo importante intervento di valorizzazione dei reperti è di 916mila euro totalmente autofinanziato dalla Soprintendenza Archeologica delle Marche.

La protezione del sito archeologico del **Porto** traiano prevede la realizzazione di una nuova copertura stabile, accompagnata da un nuovo percorso di visita con relativo, moderno, apparato didascalico, la possibilità dell'apertura di nuovi punti di vista/di accesso allo scavo e nuovi spazi dedicati alla didattica (pannelli, ricostruzioni). La scheda Un intervento di riqualificazione definitiva dell'area archeologica atteso da anni e che andrà a sostituire definitivamente quello provvisorio che negli ultimi venti anni ha permesso di salvaguardare l'area e renderla visibile ai turisti e a tutti coloro che sono diretti verso il **Porto** antico. L'area archeologica del lungomare Vanvitelli, come si sottolinea nella scheda che accompagna il progetto inserito nell' Iti waterfront, racchiude i resti dei magazzini di età augustea e traiana a servizio del **porto** romano, affacciato sulla rada delimitata dal molo che sorregge l'Arco di Traiano. Il complesso di strutture addossate alla marna naturale, una successione di vani in muratura di laterizi legati con malta, voltati e disposti su due piani in adiacenza a un tratto di mura in arenaria di età repubblicana, costituisce la naturale cerniera fra l'area portuale e il retrostante centro storico, che insiste nella sua totalità sulla città greca e romana. L'area archeologica, scavata fra il 1998 e il 2001 in occasione della progettata realizzazione di un parcheggio multipiano nell'ambito delle opere del Giubileo, subito dopo gli scavi è stata coperta e parzialmente musealizzata per rendere fruibile al pubblico una testimonianza così imponente. Le condizioni «A tal fine è stata utilizzata una struttura provvisoria di copertura con tubi innocenti e lastre di plexiglas - si sottolinea nella scheda - che si è però rivelata negli anni poco resistente, anche per la sua conformazione, agli agenti meteorici, in particolare forti venti. Si presenta al momento deteriorata e lacunosa in ampi settori. Tale condizione ha certamente accelerato la crescita di vegetazione infestante e il deterioramento del monumento sottostante e ha compromesso il decoro dell'area circostante». Da qui la scelta dell'intervento di riqualificazione definitiva dell'area archeologica con la progettazione e la realizzazione di una nuova copertura stabile. Massimiliano Petrelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Porto traiano in sala trucco Si lavora alla nuova copertura

Via tubi arrugginiti e lastre di plexiglas rovinate, la messa in sicurezza durerà fino a gennaio La riqualificazione dell'area inserita nella programma Iti waterfront, budget di 900mila euro

IL RECUPERO L'area archeologica del Porto traiano, situata nel lungomare Vanvitelli, è stata coperta con una struttura provvisoria di copertura con tubi innocenti e lastre di plexiglas. La nuova copertura stabile, accompagnata da un nuovo percorso di visita con relativo, moderno, apparato didascalico, la possibilità dell'apertura di nuovi punti di vista/di accesso allo scavo e nuovi spazi dedicati alla didattica (pannelli, ricostruzioni).

LA COPERTURA La nuova copertura stabile, accompagnata da un nuovo percorso di visita con relativo, moderno, apparato didascalico, la possibilità dell'apertura di nuovi punti di vista/di accesso allo scavo e nuovi spazi dedicati alla didattica (pannelli, ricostruzioni).

LA COPERTURA La nuova copertura stabile, accompagnata da un nuovo percorso di visita con relativo, moderno, apparato didascalico, la possibilità dell'apertura di nuovi punti di vista/di accesso allo scavo e nuovi spazi dedicati alla didattica (pannelli, ricostruzioni).

LA COPERTURA La nuova copertura stabile, accompagnata da un nuovo percorso di visita con relativo, moderno, apparato didascalico, la possibilità dell'apertura di nuovi punti di vista/di accesso allo scavo e nuovi spazi dedicati alla didattica (pannelli, ricostruzioni).

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità Portuale

«Dall' emergenza alla ripartenza in tempi brevi»

Rodolfo Giampieri Dall' emergenza alla ripartenza nel più breve tempo possibile. Per fare questo è indispensabile un lavoro corale di tutte le istituzioni che, assieme alle imprese, mettano a disposizione grinta e professionalità trasformando in energia positiva le tante difficoltà di questo momento e permettere all' economia di questa zona portuale di poter rinascere al più presto. Due le cose più importanti durante le fasi iniziali dell' incendio: nessun danno alle persone e qualità dell' aria accettabile, fortunatamente sono state superate entrambe, la seconda con una serie di monitoraggio severi di Arpam e Asur. Il porto e tutte le maestranze non si sono mai fermati. Come **Autorità di sistema portuale**, abbiamo subito individuato spazi per 7.500 metri quadrati, nella zona, messi a disposizione delle imprese coinvolte. Abbiamo incaricato uno studio ingegneristico per la verifica e la certificazione di agibilità dei capannoni non intaccati dalle fiamme, alcuni sono già stati restituiti ai concessionari, altri contiamo di farlo presto. Dobbiamo mettere insieme le forze migliori del territorio per creare un' occasione storica per modernizzare lo scalo velocizzando la soluzione di temi vitali in sospeso, il collegamento alla grande viabilità, un piano per i dragaggi, l' acquisizione dell' area ex Bunge. Importanti segnali per una rinnovata forte attenzione al porto sono arrivati dal finanziamento di 40 milioni concesso dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il raddoppio della capacità produttiva di Fincantieri, dall' ordine del giorno approvato all' unanimità dal Consiglio comunale di Ancona per chiedere un finanziamento straordinario al Mit a supporto della logistica dello scalo e dall' importante disponibilità del neo governatore Acquaroli che ha subito dimostrato di credere nel rilevante ruolo dello scalo. La gente del porto ha la pelle dura, non si arrende mai. La priorità è ora stare uniti e difendere con determinazione il valore aggiunto del nostro porto: maestranze di qualità e imprenditori che con visione e coraggio guardano al futuro. * presidente **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' imprenditore

Dopo lo shock va mantenuta l' occupazione

Andrea Morandi incendio ci ha toccato nel profondo. Stavamo investendo molto nell' attività logistica e con grande soddisfazione. Dopo una settimana di shock emotivo, esiste solo un pensiero: mantenere l' occupazione. Purtroppo al momento non ci sono in porto magazzini funzionali alla nostra attività, quindi nel breve periodo stiamo valutando soluzioni al di fuori, poi vedremo. Ora per tutti la parola chiave deve essere sviluppo: è fondamentale pianificare il futuro di tutta l' area del mandracchio quindi l' ex fiera della pesca, l' area ex tubimar e la bunge. Uno sviluppo essenziale sia per noi operatori sia per la città. Infatti una parte, più vicina alla mole e al mercato ittico dovrebbe rinascere con servizi, attività ricettive e commerciali che assieme alla nuova stazione marittima passeggeri potrebbe contare su un flusso di persone giornaliero importante. L' altra parte, verso la Nuova darsena, più produttiva e di servizio alle attività economiche portuali quindi la logistica, la cantieristica e i tanti servizi alle imprese portuali operanti nel porto. Solo una visione unitaria su tutti gli spazi potrà garantire il miglior sfruttamento degli stessi, con una nuova viabilità che permetta anche il maggior utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili. Tempi e costi? Non occorre aspettare le risorse finanziarie, i fondi si trovano e gli imprenditori ci sono di fronte a progettualità importanti e con una visione di ampio respiro. Il nostro gruppo ha le idee chiare su come creare sviluppo e ricchezza in questo porto e confidiamo nel dialogo con tutte le istituzioni, in primis l' **autorità portuale** di cui apprezziamo la preziosa vicinanza in un momento di estrema difficoltà anche considerato l' impatto del covid-19. L' **autorità portuale** si sta muovendo bene attirando risorse da Roma proprio da investire sulla trasformazione di queste aree portuali, in parte non utilizzate da decenni.

*Imprenditore **portuale**.

The screenshot shows a newspaper page from 'La Piazza' with the date '10 OTTOBRE 2020'. The main headline is 'Dopo lo shock va mantenuta l' occupazione'. Below the headline is a sub-headline 'L' azienda di Andrea Morandi, che ha investito molto in attività logistiche, teme l' impatto del covid-19'. To the right, there is a photo of a meeting with people seated around a table. Other visible headlines include 'Dall'emergenza alla ripartenza in tempi brevi' and 'I lavoratori del porto hanno la pelle dura'.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I lavoratori del porto hanno la pelle dura

Luigi Luminati emergenza Covid cambia i piani istituzionali per il **porto di Ancona** e così la nuova banchina lunga nell' ex area silos sorpassa il progetto del terminal crocieristico al molo Clementino. Nei momenti più difficili si può e si deve pensare al futuro. E per il **porto di Ancona** si tratta di un momento estremamente difficile, sia per la emergenza covid che ha influito sull' attività passeggeri e anche su quella merci. Sia per l' inevitabile stop di tutta la strategia delle crociere che era sbocciata negli ultimi anni dando risposte concrete a un territorio a caccia di turismo. E in questo periodo sono state poste le basi per nuovi utilizzi delle banchine dei silos. Potranno essere utilizzate per trasferire traghetti e merci varie. Mentre nel **porto storico** restano due banchine per i traffici passeggeri e la possibilità di utilizzare quella a ridosso della mensa fincantieri per transiti o manutenzioni di yachts di grandi dimensioni. L' iter per avviare tutto questo è già partito. Tutte le banchine producono lavoro, e oggettivamente il nuovo assetto produce un miglioramento urbanistico complessivo nella cerniera tra **porto** e città. Questione di priorità, in attesa che il traffico delle crociere riparta in grande stile, eventualità non certo dietro l' angolo. La strategia di Autorità portuale, Comune e dei grandi brand del settore, Msc e Costa in particolare, era ormai delineata: il piano crocieristico doveva partire per la stagione 2023. E' molto probabile che quella scadenza temporale non venga rispettata, ma in ogni caso le attenzioni degli operatori portuali è adesso mettere a disposizione dello scalo dorico il maggior numero di banchine. Dove una volta venivano trattati i cereali tra meno di due anni si muoveranno anche i passeggeri in imbarco e sbarco sulle rotte di Albania e Croazia. Primavanno liberate le tonnellate di detriti prodotti dall' abbattimento degli ultimi silos; questione ormai pressoché risolta, col materiale inerte che entro poche settimane andrà a ricoprire le voragini create all' interno dell' area ex Bunge. L' ultimo dubbio ovviamente riguarda proprio l' ex Tubimar, ma molto dipenderà per i tempi dall' andamento dell' inchiesta.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Tempestività nelle scelte di recupero»

Marco Bastianelli Sull' incendio all' ex Tubimar, un ringraziamento va a chi ha consentito che un fatto così grave non divenisse una tragedia. Restano la preoccupazione e l' invito ad agire affinché non si ripetano le troppe incertezze registrate in tema di tutela della sicurezza dei lavoratori, specie nell' area portuale, anche nelle prime ore dell' emergenza. Una preoccupazione allargata all' intero contesto ambientale urbano. L' appello a che vi sia una risposta unita e corale della città e del territorio alle conseguenze -per la vita produttiva e le garanzie occupazionali - del rogo. Con questa impostazione CGIL CISL e UIL hanno interloquito nelle ultime due settimane con forze politiche, istituzioni e attori economici, provando a tramutare un episodio drammatico in un' occasione di rinnovato slancio attorno alle molteplici esigenze dello scalo dorico. Ora che i timori ambientali e di tutela delle persone sembrano aver preso la china migliore, occorre non perdere il passo ed affrontare tutti i nodi emersi in questa sfortunata contingenza. Il **porto di Ancona** è il più grande sito produttivo e occupazionale delle Marche e sarebbe delittuoso non intervenire con la massima tempestività per garantire risposte adeguate per il suo sviluppo. L' area 'ex-Bunge' è il primo obiettivo su cui puntare. Anche l' Interporto può avere un ruolo inedito in questa fase. Se servono risorse straordinarie, tocca anche alla Regione Marche, sempre avara con lo scalo dorico, e Governo intervenire: su questo vedremo se ad impegni e parole spesi nei primi momenti del rogo seguiranno fatti concreti nell' immediato futuro. * Segretario Cgil.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' emergenza ha cambiato le strategie dell' Autorità

La nuova banchina lunga sorpassa il progetto del terminale per le crociere

L' emergenza Covid cambia i piani istituzionali per il porto di Ancona e così la nuova banchina lunga nell' ex area silos, dalla 19 alla 21, sorpassa il progetto del terminal crocieristico al molo Clementino. Questione di priorità, in attesa che il traffico delle crociere riparta in grande stile, eventualità non certo dietro l' angolo. La strategia di Autorità portuale, Comune e dei grandi brand del settore, Msc e Costa in particolare, era ormai delineata, con tempi certi: il piano crocieristico doveva partire per la stagione 2023 con circa 150 toccate l' anno, ma l' emergenza pandemica globale ha messo in ginocchio il settore turistico, crociere comprese. E' molto probabile che quella scadenza temporale non venga rispettata, ma in ogni caso le attenzioni degli operatori portuali è adesso mettere a disposizione dello scalo dorico il maggior numero di banchine. Dove una volta venivano trattati i cereali tra meno di due anni si muoveranno anche i passeggeri in imbarco e sbarco sulle rotte extra Schengen, Albania e Croazia. Estate 2022, questo il periodo prefissato per l' inaugurazione del nuovo terminal che accoglierà navi ro-ro e ro-pax, quindi anche merci. Prima, nel breve periodo, vanno liberate le tonnellate di detriti prodotti dall' abbattimento degli ultimi silos; questione ormai pressoché risolta, col materiale inerte che entro poche settimane andrà a ricoprire le voragini create all' interno dell' area ex Bunge a causa dei carotaggi per la bonifica. Sull' acquisizione dell' area da parte dell' Ap, invece, non esistono certezze, dodici anni dopo la dismissione produttiva del colosso alimentare americano. Per quell' annualità il porto dorico dovrebbe essere fuori dalle sabbie mobili del Covid, con la banchina 22 pienamente attiva così come la 13, nonostante i tempi molto più lunghi richiesti dalle ristrutturazioni. A buon punto anche il prolungamento della Banchina Marche, con la novità del nuovo appalto e la possibilità di utilizzare le sabbie del fondale per colmare i cassoni strutturali dell' opera. L' ultimo dubbio per quella stagione, riguarda proprio l' ex Tubimar.



L'emergenza ha cambiato le strategie dell'Autorità

La nuova banchina lunga sorpassa il progetto del terminale per le crociere. Questione di priorità, in attesa che il traffico delle crociere riparta in grande stile, eventualità non certo dietro l'angolo. La strategia di Autorità portuale, Comune e dei grandi brand del settore, Msc e Costa in particolare, era ormai delineata, con tempi certi: il piano crocieristico doveva partire per la stagione 2023 con circa 150 toccate l'anno, ma l'emergenza pandemica globale ha messo in ginocchio il settore turistico, crociere comprese. E' molto probabile che quella scadenza temporale non venga rispettata, ma in ogni caso le attenzioni degli operatori portuali è adesso mettere a disposizione dello scalo dorico il maggior numero di banchine. Dove una volta venivano trattati i cereali tra meno di due anni si muoveranno anche i passeggeri in imbarco e sbarco sulle rotte extra Schengen, Albania e Croazia. Estate 2022, questo il periodo prefissato per l'inaugurazione del nuovo terminal che accoglierà navi ro-ro e ro-pax, quindi anche merci. Prima, nel breve periodo, vanno liberate le tonnellate di detriti prodotti dall'abbattimento degli ultimi silos; questione ormai pressoché risolta, col materiale inerte che entro poche settimane andrà a ricoprire le voragini create all'interno dell'area ex Bunge a causa dei carotaggi per la bonifica. Sull'acquisizione dell'area da parte dell'Ap, invece, non esistono certezze, dodici anni dopo la dismissione produttiva del colosso alimentare americano. Per quell'annualità il porto dorico dovrebbe essere fuori dalle sabbie mobili del Covid, con la banchina 22 pienamente attiva così come la 13, nonostante i tempi molto più lunghi richiesti dalle ristrutturazioni. A buon punto anche il prolungamento della Banchina Marche, con la novità del nuovo appalto e la possibilità di utilizzare le sabbie del fondale per colmare i cassoni strutturali dell'opera. L'ultimo dubbio per quella stagione, riguarda proprio l'ex Tubimar.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ripartenza al porto: si profilano tempi lunghi

Oltre alle verifiche legali c'è tutto un insieme intrecciato di perizie che fanno balenare mesi di attesa prima di poter superare l'incendio

di Pierfrancesco Curzi Rogo all' ex Tubimar, per il ritorno al passato si prospettano tempi lunghi. Impossibili da calcolare al momento, ma di certo svariati mesi. Oltre alla fase penale dell' inchiesta, con le indagini ancora in corso, sarà la parte peritale a rappresentare un ostacolo poderoso. Oltre a stabilire le cause dell' incendio, sarà particolarmente delicato rivalersi, gli uni e gli altri, per la parte assicurativa. Non va dimenticato che l' episodio ha provocato danni alla struttura, con conseguenze dunque sia per l' ente proprietario del manufatto, l' **Autorità portuale**, che le imprese concessionarie, una mezza dozzina circa. Senza dimenticare l' impresa che ha realizzato l' impianto fotovoltaico, o meglio, le imprese. Prima, fino al 2011, sopra il megacapannone, per un' area di circa 20mila metri quadrati, poco meno della metà, c' era amianto poi bonificato (in caso contrario per la città sarebbe stato un vero e proprio allarme ambientale) e al suo posto sono stati installati i pannelli con una potenza di 3.200 kWp. Erano i tempi di Spacca in Regione e dell' avvocato Canepa in **Autorità portuale**. L' intervento è stato realizzato con il concorso di tre realtà: Concoop con sede a Forlì, Edra Ambiente di Senigallia ed Energy Resources di Jesi. La copertura di circa metà della superficie dei capannoni è andata ovviamente distrutta e gli inquirenti stanno valutando, tra le altre, anche le ipotesi che le fiamme siano state generate proprio da un corto circuito scaturito proprio dal tetto. Il capannone andato semidistrutto alla Zipa la notte tra il 15 e il 16 settembre scorsi, resta uno scheletro di lamiere e muratura mangiata dal fuoco. Una cortina che potrebbe restare intatta per mesi. Un pezzo del capannone, quello dove è scoppiato l' incendio, nelle sezioni 12 e 13, è ancora sotto sequestro e tale dovrebbe restare per un po' di tempo. Nei giorni scorsi i vigili del fuoco di Ancona hanno depositato in procura la loro relazione da cui, sembra, emergerebbero cause accidentali, allontanando quanto meno lo spettro del dolo. Una buona notizia per tutte le parti in causa, visto che in caso di incendio doloso sarebbe stato difficile avviare il percorso dei risarcimenti previsti dalle analisi peritali. La road map per arrivare alla ricostruzione del nuovo stabilimento ex Tubimar, per la parte distrutta, parte dunque dall' inchiesta. Risolto quello step si passerà ai sopralluoghi e alle perizie di parte. Ognuna delle imprese concessionarie dovrà lavorare a fondo sul fronte assicurativo, quanto mai delicato in circostanze del genere. Non si tratta di brucolini, ma di svariati milioni di euro fondamentali per gli attori coinvolti, nel caso si dimostri necessario raccogliere le risorse a livello assicurativo. Va da sé che, al di là dell' esito peritale complessivo, lo svolgimento dei sopralluoghi e delle analisi nel cuore del capannone ferito richiederà un periodo di tempo variabile, comunque nell' ordine di alcuni mesi. Soltanto allora sarà possibile per l' Authority procedere alla demolizione del manufatto, non prima di aver estratto e smaltito le tonnellate di merce bruciata ancora presente nella pancia del capannone. La parte meno complessa dell' intero percorso è proprio l' ultima, ossia la ricostruzione di un plesso nuovo di zecca. Visti gli standard, probabilmente se ne riparlerà nel 2022.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tedesco: «Stavolta all' Authority serve una persona competente»

L' APPELLO «Avevo scritto al ministro ai Trasporti Paola De Micheli in tempi non sospetti per chiedere un intervento su Civitavecchia, anche se a oggi non ho ancora ricevuto risposta». A parlare è il sindaco Ernesto Tedesco, che interviene sull' argomento crisi del porto e nomina del presidente sul quale, nelle ultime settimane, si sono espressi diversi rappresentanti del cluster marittimo, ma anche politici sia locali che regionali. «Con la nuova legge ricorda il primo cittadino i comuni, che prima presentavano una terna con i nominativi, non hanno più alcuna voce in capitolo sulla nomina dei presidenti delle Adsp. La scelta è solo nelle mani della politica. Un sindaco ci mette la faccia in prima persona, viene votato e al termine del mandato viene giudicato dai cittadini: se ha lavorato bene, può essere riconfermato, in caso contrario va a casa. Per i presidenti delle Authority non è così. La politica decide. Stavolta mi auguro che, a prescindere dal partito di appartenenza di chi sceglie o di chi siederà a Molo Vespucci, perché non ne faccio una questione di colori, si scelga in base alla comprovata esperienza. C' è bisogno di una persona che abbia competenza, conoscenza del territorio e capacità di partecipazione per risollevare il porto dalla crisi. Il porto deve aprirsi alla città e la città al suo porto. Spero che si riuscirà ad abbassare i cancelli che ci dividono anche nel senso materiale e che finalmente arrivino merci nello scalo anche grazie al completamento di un' opera vitale come la Civitavecchia-Orte. Solo così e con aiuti mirati del Governo si potrà uscire dalla fase nera in cui si trova Civitavecchia». Intanto oggi si conclude lo sciopero di tre ore per turno dei gruisti della Gtc. Sciopero che sindacati e lavoratori hanno deciso di proseguire anche dopo l' incontro di giovedì pomeriggio in **Autorità portuale**. Decisiva per il futuro dei 16 gruisti e per capire se ci saranno altre forme di protesta nei prossimi giorni, potrebbe essere la riunione convocata per lunedì a Molo Vespucci con i rappresentanti della Gestione terminal Civitavecchia.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Logistica e ricerca protagoniste di Port&ShippingTech

GAM EDITORI

3 ottobre 2020 - Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione PandemicShipping: impatti, resilienza e ripartenza che ha aperto stamattina la NaplesShipping Week. Pietro Spirito, presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del **Porto** di **Napoli** ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza.

Alberto Rossi, direttore generale di Assamatori ha giudicato in modo positivo il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, Direttore di Assiterminal ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al Governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. Dello stesso avviso

Assogasliquidi/Federchimica che durante la sessione GNL Infrastructures&Logistics ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato. "L'IRSS CNR è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto. In un quadro più ampio di ricerca sul **porto** di **Napoli**, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del **porto**. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania - ha rimarcato Clemente - che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". In chiusura di giornata, la sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Qui sono necessarie misure di sostegno all'occupazione e alla stabilità finanziaria dell'impresa che consentano agli operatori di superare la fase critica.

Questo sito utilizza cookies. Di seguito puoi trovare i privacy policy e per modificare il tuo consenso. Il tuo consenso IP è di tuo uso solo. Non condividerlo con Google, nemmeno alle società che fanno pubblicità e altre aziende, per garantire la qualità del servizio, migliorare l'interfaccia e rilevare i comportamenti anomali. [LEGGI LE INFORMAZIONI](#) OK

LOGISTICA E RICERCA PROTAGONISTE DI PORT&SHIPPINGTECH

Primo Magazine
Dalla rivista in edizione tutti i giorni Primo Magazine ed una volta al mese PORT&SHIPPINGTECH

3 ottobre 2020 - Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione PandemicShipping: impatti, resilienza e ripartenza che ha aperto stamattina la NaplesShipping Week. Pietro Spirito, presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del **Porto** di **Napoli** ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%.

Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza. Alberto Rossi, direttore generale di Assamatori ha giudicato in modo positivo il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, Direttore di Assiterminal ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al Governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. Dello stesso avviso

Assogasliquidi/Federchimica che durante la sessione GNL Infrastructures&Logistics ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato. "L'IRSS CNR è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto. In un quadro più ampio di ricerca sul **porto** di **Napoli**, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del **porto**. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania - ha rimarcato Clemente - che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". In chiusura di giornata, la sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Qui sono necessarie misure di sostegno all'occupazione e alla stabilità finanziaria dell'impresa che consentano agli operatori di superare la fase critica.

La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del **porto**. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città

Decarbonizzazione, automazione, IoT e green financing

GAM EDITORI

2 ottobre 2020 - Decarbonizzazione, automazione delle infrastrutture portuali e logistiche e green financing protagonisti della intensa prima giornata di Port&ShippingTech, main conference della NaplesShipping Week. Per l'occasione Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) hanno presentato il progetto congiunto per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli** renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di **Napoli** di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale, incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. Anche SRM ha scelto la NaplesShipping Week per presentare il Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" che analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e gli aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blanksailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settimana edizione offre una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l' intermodalità e la sostenibilità. Oggi venerdì 2 ottobre prosegue P&ST con una sessione incentrata sugli effetti della pandemia nel settore marittimo e portuale cui seguirà una riflessione sui risvolti del Covid-19 sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. Contemporaneamente il Comune di **Napoli** illustrerà le sinergie e i rapporti tra l' attività culturale e scientifica e lo sviluppo dell' economia del Mare con l' appuntamento La ricerca va in **porto**: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio che vedrà la partecipazione del Ministro dell' Università e della Ricerca Scientifica Gaetano Manfredi. La mattinata si concluderà con GNL Infrastructures&Logistics che vede il GNL come la soluzione per la riduzione di emissioni di zolfo e CO2. Il pomeriggio riprenderà con Cruise Tourism: reset and restart dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia e con la presentazione di Future-proofskills for the maritimesector: technologicalchanges and challenges progetto nell' ambito Erasmus+. Safety& Welfare, la sessione dedicata a coloro che lavorano nel settore dello shipping e della logistica portuale, chiuderà la main conference della NaplesShipping Week.



Edison e Q8 insieme per un deposito costiero gnl a Napoli

GAM EDITORI

2 ottobre 2020 - Presentato ieri alla NaplesShipping week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto di Napoli**. La strategicità dell' investimento è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi CEF per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura. L' ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del **Porto di Napoli**, grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto di Napoli** di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL - in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma - a prezzi competitivi. Inoltre, l' infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell' intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell' area e nel **Porto**. Una volta completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l' area campana legate all' impiego del GNL nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un' infrastruttura di approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **Porto di Napoli** di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci), i incentivando i settori turistici, industriali e commerciali.



Partecipazione di Confitarma alla Naples Shipping Week, sulle novità e soluzioni in ambito shipping, logistica e innovazione tecnologica

Napoli, 3 ottobre 2020 - Dal 28 settembre al 3 ottobre, alla Stazione Marittima del porto di **Napoli**, la IV Edizione di Naples Shipping Week, il Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, organizzato da The Propeller Club Port of Naples insieme a Clickutility Team. Numerosi gli eventi e gli incontri. In particolare, giovedì 1 e venerdì 2 Port&ShippingTech, la main conference della manifestazione dedicata al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia, orientate a favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo. Confitarma ha patrocinato l'evento ed ha partecipato con i suoi rappresentanti. Il 1° ottobre, Umberto D'Amato, Vice Presidente Commissione Tecnica Navale Sicurezza Ambiente di Confitarma, ha presieduto la prima sessione del Green Shipping Summit nel corso del quale è stata svolta una dettagliata analisi delle innovazioni tecnologiche, nuovi carburanti, nuove propulsioni, ricerca dell'efficienza energetica volte alla riduzione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo. Nella stessa giornata, Mario Mattioli, Presidente Confitarma, è intervenuto alla

Presentazione del VII Italian Maritime Economy Report di SRM, ricordando che le navi durante questi mesi non si sono mai fermate garantendo tutti gli approvvigionamenti. Parallelamente però, ancora oggi non è possibile garantire il necessario ricambio degli equipaggi imbarcati sulle navi di tutto il mondo che da mesi sono bloccate a bordo. Concludendo ha affermato che gli piacerebbe vivere in un paese ove la professionalità sia considerata come una cosa normale e non come qualcosa da celebrare come un atto eroico. Emblematico in proposito il Ponte Morandi. Successivamente, Fabrizio Vettosi, Consigliere di Confitarma, ha moderato la sessione # Ports and Finance: Green Deal & Blue Growth, alla quale è intervenuto Luca Sisto, Dir. Generale. Confitarma che ha ribadito con forza il ruolo fondamentale della nave e dell'armatore nell'economia marittima portuale. "Non si può parlare di governance portuale partendo dai porti. Un paese marittimo parte dal mare. Rivendichiamo almeno pari dignità rispetto alle infrastrutture logistiche sul territorio, che la governance portuale sia condivisa con chi ha un minimo di cultura marittima. Il 2 ottobre, Mario Mattioli, è intervenuto alla sessione Pandemic shipping: impatti, resilienza, ripartenza. "O l'Italia diventa competitiva o l'Italia non avrà più navi di bandiera italiana in giro per il mondo. Noi chiediamo la de-burocratizzazione di norme che risalgono al 1800". Per quanto riguarda la divisione dell'armamento italiano, Mattioli ha ribadito l'esigenza di un vero spirito associativo della categoria. "Bisogna essere uniti e non dare alibi al legislatore per non attuare una politica marittima comune". Laurence Martin, Capo servizio relazioni internazionali di Confitarma, ha moderato l'evento Future Proof Skills for the Maritime Sector: Technological Changes and Challenges, dedicato al progetto europeo SkillSea, di cui è partner ForMare.



Informazioni Marittime

Napoli

Le evoluzioni del Port Assesment, IMAT alla Naples Shipping Week 2020

La simulazione di manovra, l'integrazione orizzontale e il portfolio del marittimo: le risorse dell' Italian Maritime Academy Technologies di Castel Volturno

La competitività dei sistemi portuali poggia su efficienti catene logistiche, sviluppo dell' intermodalità, valorizzazione del posizionamento geografico ma anche sulla competenza degli operatori della filiera marittima. Fabrizio Monticelli, Amministratore Unico di IMAT, ha illustrato nel corso della sessione "Smart Port & Logistic" del dodicesimo Port and ShippingTech - all' interno della manifestazione Naples Shipping Week - le evoluzioni future dei "port assesment", strumenti strategici non solo per la valutazione delle procedure ma delle capacità di chi opera quotidianamente nell' ambito portuale. «All' interno del **sistema** articolato che determina il campo delle risorse umane è ormai chiaro che il lavoro marittimo rappresenta un asset fondamentale, al pari della capacità di elaborare procedure di formazione del personale in grado di interpretare in tempo reale i cambiamenti tecnologici e normativi dell' ecosistema marittimo,» ha spiegato Monticelli. È in questa direzione che IMAT ha concentrato i suoi sforzi con lo sviluppo di meta-database funzionali all' analisi e all' indagine sui fabbisogni e le necessità del settore per tramutarli in azioni strutturate. Un modello già sperimentato in collaborazione con alcune

Autorità di **sistema** portuale la cui modalità di lavoro prevede l' interazione tra progettazione, istruttori-operatori portuali, tecnologie per simulazioni funzionali ed integrabili con i processi, soggetto terzo implicato nelle certificazioni. «Il punto di partenza è la forte integrazione che già caratterizza tutti i soggetti della filiera marittima. L' obiettivo è un coordinamento orizzontale delle azioni su tutta la realtà del porto attraverso la valutazione delle competenze complessive di chi si muove nello spazio delle operazioni. Un salto qualitativo che porti dal concetto di "port assesment" alla definizione di "Competence Management System" delle aree portuali: veri e propri manuali all' interno dei quali, grazie alla possibilità tecnologica di simulare ambienti dinamici e interattivi e la relativa messa a punto di training personalizzati e riskassesment su specifiche aree, possiamo definire procedure per l' ottimale gestione delle competenze per le manovre dei singoli porti mettendo insieme piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, compagnie, **autorità** portuali e marittime». E proprio di un "Competence Management System" si è parlato in un' altra sessione, "Technology Trends del Settore Marittimo: Porti e Navigazione", di PST2020. Marcello Pica, HR director di Grimaldi ha spiegato obiettivi e modalità di funzionamento del CMS nato dalla collaborazione tra IMAT e il gruppo armatoriale partenopeo. «Il miglioramento del **sistema** di gestione delle risorse umane, l' ottimizzazione delle strategie aziendali, può trovare una valida soluzione attraverso le indicazioni derivanti dal monitoraggio delle competenze del singolo marittimo,» ha sottolineato Pica. Tipico **sistema** "tailor made", realizzato sulle esigenze tipiche della compagnia, lo strumento, attraverso sei fasi distinte, analizza le capacità complessive del lavoratore in rapporto alla definizione del riskassesment: dalla sommatoria delle risposte emergono infatti le prescrizioni per il training personalizzato. Il CMS messo a punto da IMAT e Grimaldi, in particolare, prevede il miglioramento delle conoscenze e della abilità professionali per le funzioni svolte a bordo; la sicurezza e gli esiti delle ispezioni di terze parti; la gestione delle manutenzioni, riducendo i rischi di eventuali errori umani, infortuni o danni materiali; aiuta nella selezione di marittimi sempre più competenti favorendo i passaggi di grado e il consolidamento delle carriere. «Abbiamo processato centinaia di migliaia di stringhe di informazione che ci hanno permesso di tracciare la curva delle competenze del



marittimo e di mettere a punto tutte le azioni per implementarle. In questo modo otteniamo una massimizzazione delle risorse e degli investimenti, attraverso il miglioramento continuo del singolo



Informazioni Marittime

Napoli

lavoratore e dell' equipaggio di cui fa parte». Società specializzata nella formazione per marittimi, Italian Maritime Academy Technologies nasce nel 2006 da un' idea del Capt. Rosario Trapanese e dalla Scinicariello Ship Management (Gruppo Cafima) con sede operativa a Pinetamare (Castel Volturno). La struttura formativa riesce a coniugare un continuo aggiornamento sulle nuove competenze con le tecnologie più avanzate in materia di formazione per il settore marittimo. Il training center vanta tra i propri clienti le maggiori compagnie di navigazione italiane ed internazionali, e oltre 50 tra associazioni, enti, Istituti, Istituti tecnico superiori (ITS) e ITLN che svolgono i programmi di alternanza scuola/lavoro presso il centro di Castel Volturno. L' Academy attualmente è il primo centro per numero di marittimi italiani formati ed è accreditato da Maricogecap per tutti i corsi Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers (STCW), dal ministero della Salute in convenzione con l' Azienda ospedaliera Cardarelli, per i corsi in sede di medical care e first aid, dal ministero dello Sviluppo economico per i corsi Global Maritime Distress Safety System e dalla Regione Campania come ente di formazione. IMAT - Italian Maritime Academy Technologies può vantare un moderno simulation complex composto da 3 simulatori di coperta 360°, 21 mini bridge simulators, 2 simulatori di sala macchine, oltre 260 workstations in rete. Piscina olimpionica. Vasta area antincendio con la riproduzione di una sezione di una nave che include, sala macchine, stiva, cabine e ponte di comando. Esclusiva piattaforma galleggiante per MAMS e MABEV. I numeri: 50 compagnie di navigazione - 27.000 marittimi/anno - 45 istruttori - 40 aule - 165 Hotel rooms - 120 addetti.

L' AUTONOMIA DEL PORTO VOLANO DI SVILUPPO

Brindisi è sprofondata in una crisi dovuta, oltre che al Covid-19, a situazioni locali che saranno aggravate dalla prossima chiusura della centrale Enel Sud e del relativo indotto. Tuttavia, al contrario di altre realtà, si intravedono possibilità di sviluppo pienamente ecosostenibile, fondato sulla valorizzazione delle risorse locali, umane e naturali, puntando decisamente su logistica, turismo e agricoltura. Gli obiettivi primari da raggiungere sono il nuovo piano regolatore del porto, il nuovo Pug con gli adeguati raccordi tra le varie modalità del trasporto, la piena disponibilità delle industriali attualmente del tutto inutilizzate. È un cammino in salita, ma percorribile se tutte le parti coinvolte, politiche e sociali, collaboreranno attivamente e fattivamente. Lo sviluppo del porto è uno dei nodi cruciali per il futuro prossimo della città. La necessità di imbastire azioni urgenti e in netta controtendenza con la storia recente e remota di una delle infrastrutture più importanti per il territorio è una priorità che deve tornare in cima all' agenda politica locale, regionale e nazionale. Per cominciare, la Cgil chiede lo scorporo del porto dal **sistema** dell' **autorità portuale**: solo così si può riprogrammare l' assetto e le strategie che potrebbero rendere il porto il volano per la ripresa e il rilancio dell' intero **sistema** economico del territorio. Viceversa, il porto e la città sono destinati a un declino senza possibilità di ritorno, come previsto dagli esperti e ribadito più volte da studiosi e addetti ai lavori. Il porto ha grandi potenzialità mai espresse proprio a causa della subalternità cui è stato relegato dalle decisioni prese altrove nel tempo: vicinanza a tutti gli altri sistemi di trasporto, disponibilità per lo sviluppo della logistica e degli indispensabili servizi sono solo alcuni degli esempi delle occasioni mai sfruttate per la realizzazione di un interporto efficiente e all' avanguardia.



MACCHIA

L' autonomia del porto di Brindisi volano per lo sviluppo del territorio

SEGUE DA PAGINA I A fronte di una situazione oggettivamente difficile, è necessaria una decisa inversione di tendenza che si può realizzare solo puntando sull' implementazione di una logistica che connetta il porto, come fulcro del **sistema** trasporti, alla città in maniera organica. Servono autonomia decisionale e competenza tecnica di altissimo livello, indispensabili per far tornare il porto al centro dell' economia: così si valorizzerebbero le risorse locali, in particolare l' agricoltura e il turismo, creando anche nuove tipologie di lavori ecocompatibili e tutta una serie di ricadute positive derivanti dal nuovo modello organizzativo di cui l' infrastruttura ha urgente bisogno. Di questo processo, ne gioverebbe non solo il territorio brindisino ma l' intero Mezzogiorno che potrebbe tornare a contare su un' infrastruttura trainante per interi comparti che sono in sofferenza da anni. Per questo c' è bisogno di puntare forte su servizi come energia elettrica, acqua, banda larga, università, manodopera qualificata. Si intuisce che è innanzitutto necessario approvare un nuovo piano regolatore del porto e il Pug del Comune, per connettere definitivamente città e porto; ma ancor prima di tutto ciò, è indispensabile che

il porto di Brindisi esca dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico Meridionale che lega mani e piedi la nostra infrastruttura, condizionata dalla gestione di altri porti dell' Adriatico che hanno caratteristiche e bisogni diversi da quello brindisino. Questo risultato, a differenza di quanto si possa pensare, non è di difficile realizzazione, come dimostra il caso del porto di Messina, accorpato a Catania in virtù della legge Del Rio e scorporato con la costituzione dell' **Autorità Portuale** di Messina, o, più di recente, con l' istituzione dell' **Autorità** della Laguna veneta. La riforma Del Rio era nata con buoni propositi perché si sentiva forte una riforma della L. 84/94 poiché la competitività dell' intera portualità italiana è in forte declino da oltre un decennio; tuttavia l' accorpamento di alcune **autorità** portuali, in particolare nelle **Autorità di Sistema** dove i porti importanti sono due o più, e l' introduzione del piano strategico di **sistema** hanno finito per peggiorare la situazione. Ad esempio, i porti di Brindisi e Bari hanno caratteristiche del tutto differenti e hanno bisogno ciascuno di una gestione diretta e di una struttura quotidianamente presente sul territorio, in stretto e continuo contatto con tutti gli interlocutori istituzionale e tutte le parti sociali; ciò vale anche per altre realtà, come ad esempio la Sardegna. Inoltre è ormai convinzione diffusa, anche ai più alti livelli tecnici e politici nazionali, che l' introduzione delle **Autorità di Sistema** e il piano strategico hanno di fatto reso impossibile l' approvazione sia di nuovi piani regolatori sia di nuove varianti. Il caso di Taranto, per noi, è emblematico: il porto ionico, a differenza del nostro, è proiettato al futuro poiché nel 2010 è stato presentato il nuovo piano regolatore, ma anche perché nell' **Autorità di Sistema** c' è solo il porto di Taranto. Va anche considerato che il porto di Brindisi sta diventando ingombrante anche per Bari: i costi di gestione probabilmente superano di molto le entrate, specie quando sarà concluso il traffico del carbone, già ridotto ai minimi termini, previsto per il 2025, praticamente domani. Per questo e per le altre ragioni suesposte, è presumibile che lo stesso presidente dell' Adsp Mam



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

sia pienamente d' accordo sullo scorporo. Dopo lo scorporo, si potrà e dovrà procedere con l' approvazione di un nuovo piano regolatore da affidare a tecnici qualificati che possano individuare le aree nelle quali intervenire per sbloccare tutti quei canali che al momento risultano intasati e che inibiscono l' attrattività di Brindisi e la mortificazione delle sue tante e inesprese potenzialità: basti pensare alla presenza dell' unica base logistica dell' Onu, oltre alla presenza di una rete di collegamenti e trasporti unica al mondo. Gran parte delle responsabilità dello stato in cui versa il porto di Brindisi è sicuramente da imputare alle precedenti gestioni che hanno sprecato importanti risorse, sperperate in progetti senza prospettiva e idea d' insieme come il terminal hub, il terminal crociere, lo scalo hub banane, la banchina a ridosso diga di Punta Riso per allibo carbone. Altro peccato originale che abbiamo ereditato dal passato è il mancato riconoscimento di Brindisi come porto core. Certamente l' attuale presidente ha ben altre caratteristiche, ma come prima chiarito, dovrebbe dedicarsi con adeguato personale, esclusivamente al nostro porto. Lo scalo **portuale** brindisino ha tutte le caratteristiche per assumere un ruolo di primo piano nello sviluppo del territorio e, per questo, chiediamo come Cgil l' adozione delle misure necessarie a restituire la giusta rilevanza all' infrastruttura fra le più importanti del territorio. Per consentire la piena espressione delle potenzialità che la città offre abbiamo bisogno di un porto autonomo, efficiente e all' avanguardia, che sia in grado di recuperare il tempo perso e che intercetti i cambiamenti che negli ultimi decenni hanno investito l' economia e la società: il primo passo per riprendere la posizione strategica che il porto merita è lo scorporo dallo scalo dall' Adsp Mam e la redazione e l' approvazione in tempi ragionevoli di un nuovo piano regolatore che liberi finalmente le energie che per troppo tempo sono rimaste imbrigliate nei legacci gestionali di natura burocratica. Antonio Macchia Segretario generale Cgil Brindisi

Ferrovia e piastra logistica al via lavori per 20 milioni

Le ultime novità dal Cis: «Entro metà novembre ArcelorMittal presenterà un progetto per l'uso dei reflui dei depuratori»

Entro metà novembre ArcelorMittal presenterà al tavolo del Contratto istituzionale di sviluppo di Taranto una proposta, con l'indicazione del relativo fabbisogno finanziario, circa l'uso, per le necessità produttive dell'acciaieria, dei reflui dei depuratori, opportunamente trattati, anziché dell'acqua del Sinni come avviene attualmente. Ad annunciarlo è Mario Turco, sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e coordinatore del Cis Taranto. Nella vicenda uso reflui dei depuratori, saranno coinvolti anche commissari straordinari Ilva, che rappresentano la proprietà degli impianti, Acquedotto pugliese e Regione Puglia. La questione ha tenuto banco la scorsa estate. Un progetto annunciato anni addietro non è stato mai cantierizzato malgrado la volontà dichiarata di evitare lo spreco di usare per il siderurgico circa 500 litri al secondo di acqua del Sinni quando invece si possono utilizzare i reflui trattati per gli scopi industriali. Una stima del progetto ha calcolato in circa 100 milioni il relativo costo. Turco, inoltre, conferma che alle 15.30 del 6 ottobre si terrà a Palazzo Chigi una riunione del Tavolo istituzionale permanente Taranto presieduto dal premier, Giuseppe Conte, per fare un punto generale di situazione e programmare le prossime iniziative. In vista del Cipe che dovrebbe riunirsi a fine mese, è stata intanto già presentata una informativa, approvata, con cui vengono chiesti altri 200 milioni per il Contratto istituzionale Taranto, metà per finanziare le iniziative di reindustrializzazione (tra cui quella del gruppo Ferretti nella costruzione degli yacht) e metà per le infrastrutture, da costruire o da ristrutturare, per la ventesima edizione dei Giochi del Mediterraneo che Taranto ospiterà nel 2026. Nell'ultima verifica sui progetti del Cis Taranto, riferisce Turco, «Rete Ferroviaria Italiana ha presentato il progetto esecutivo per il collegamento tra la ferrovia e la piastra logistica del porto ed ha annunciato inoltre l'avvio del cantiere per la ristrutturazione del nodo ferroviario di Cagioni alle porte di Taranto». Conferma il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete: «Rfi ha garantito comunque l'operatività delle due strutture anche durante questa fase di lavori che si concluderanno entro il 2021. Sarà una operatività soggetta a delle limitazioni. In particolare - aggiunge Prete - per il raccordo tra piastra e ferrovia, Rfi ha chiuso la fase negoziale e sta per lanciare l'appalto». Le due opere valgono una ventina di milioni di euro. «Sul fronte infrastrutture - aggiunge Turco - è in atto il confronto con Anas per proseguire l'ammodernamento della statale 100, Bari-Taranto, sino al capoluogo ionico. Già inquadrato il proseguimento della strada a quattro corsie da Gioia Del Colle, in provincia di Bari, a San Basilio-Mottola, in provincia di Taranto, ora si tratta di fare la parte relativa al tratto da San Basilio-Mottola sino a Taranto». Ai primi di novembre il gruppo Philip Morris inaugurerà il nuovo centro digitale di Taranto. «Si tratta - anticipa ancora il sottosegretario - di un servizio di assistenza alla clientela di Philip Morris a partire dalla sigaretta elettronica che è un prodotto che sta crescendo sul mercato. Philip Morris opera già a Taranto ed ha assunto un primo gruppo di addetti. Ma occupazionalmente il progetto è destinato a crescere», aggiunge. Per Turco, con l'arrivo di Philip Morris «ci sono le premesse per creare a Taranto un distretto digitale in quanto operano già diverse società attive nel customer care e nell'assistenza alla clientela».



L' Italia svende i porti agli stranieri, Trieste è già dei tedeschi, Taranto ai cinesi

AgenPress - I cinesi si stanno facendo sempre più largo nel Mediterraneo. Dopo aver messo la prima fondamentale bandierina nel Pireo, che hanno trasformato in una enclave impenetrabile, adesso puntano ad altri porti strategici, ossia i nostri, quelli italiani. Nel mentre, però, hanno finanziato cospicuamente il raddoppio del Canale di Suez, opera che ha riportato il Mediterraneo a una centralità commerciale decisiva. E si parla di soldi, tanti soldi. Ma non è solo la Cina a vole 'scippare' l' Italia dei suoi porti. Sono tanti, infatti, gli stranieri che stanno provando a mettere le mani sui nostri scali. E questo è gravissimo. Il nostro Paese sta diventando una terra di conquista. Trieste è già nelle mani dei tedeschi, Taranto è finita ai cinesi. Come spiega Guido Salerno Aletta su Milano Finanza , 'nel settore dei trasporti mercantili, l' Italia continua ad accumulare perdite davvero ingiustificabili: anche nel 2019, infatti, il saldo computato ai fini della bilancia dei pagamenti correnti è stato passivo, per 5,9 miliardi di euro. La componente marittima è risultata deficitaria per 1,4 miliardi. Considerando anche il trasporto dei passeggeri, il rosso con l' estero è stato di 9,8 miliardi. La quota di mercato degli operatori italiani nel settore dei trasporti marittimi è striminzita. E mentre l' incidenza sul pil del cluster portuale è appena del 2,6%, quella della logistica è ben cinque volte più grande, col 14%'. L' Italia sta in mezzo: non solo è collocata fisicamente nel centro del Mediterraneo, ma rappresenta con i suoi porti l' approdo commerciale e logistico ormai più conveniente della Cina nei confronti dell' Europa continentale: da Genova a **Gioia Tauro**, da Taranto a Trieste, tanto per citare quelli più appetiti. 'E purtroppo - scrive Salerno Alita - invece di farla da padrona sfruttando direttamente i tanti vantaggi offerti da questa condizione di centralità per andare a riconquistare quote di mercato nei settori dei trasporti e della logistica navale, si limita a 'concedere' ai concorrenti i migliori asset strategici: la debolezza sta, ancora una volta, nella mancanza di operatori capaci di competere a livello globale'. La dimostrazione è di questi giorni, e viene da Trieste: a imporsi nella gestione del terminal multifunzionale come primo azionista è stata la Hamburger Hafen und Logistik Ag (ala), di cui è socia al 68% la municipalità amburghese. E mentre a Genova tutto è stato messo in sordina dopo il crollo del Ponte Morandi, da Taranto arrivano segnali di un interesse cinese che riguarda sia il **porto** che l' Ilva. Pechino ha bisogno di nuovi mercati in cui piazzare il suo acciaio in sovrapproduzione e l' Ilva è una grande piattaforma nel Mediterraneo. E poi c' è lo sviluppo del **porto** di **Gioia Tauro**. Insomma, conclude Salerno Aletta, 'in Italia ci si illude che accogliendo gli operatori stranieri nelle nostre aree portuali facciano loro ciò che noi non vogliamo o non sappiamo fare: creare sviluppo e occupazione'. Fonte, ilparagone.it.



Prg del porto ancora bloccato L' Authority deve pronunciarsi

Sollecitazioni attraverso una petizione popolare

milazzo Un piano strategico per il porto di Milazzo che sia orientato a garantire uno sviluppo dello scalo sulla scorta dei flussi di traffico che si determineranno a medio e lungo termine. Questa la visione del neo presidente dell' **Autorità portuale** di **sistema**, Mario Paolo Mega, che intende riaprire il dibattito sullo strumento urbanistico immaginando però non una visione astratta ma «opere funzionali al territorio ed evitando le sovrapposizioni». A questo punto si attenderà l' insediamento della nuova Amministrazione per promuovere un tavolo che, col contributo di sindaci, progettisti e tecnici, oltre a fare il punto della situazione (al momento si attende ancora il rilascio della Vas, la Valutazione ambientale strategica, ferma a Palermo) è finalizzata a rivedere delle previsioni che oggi potrebbero essere superate alla luce dei nuovi orientamenti dei flussi commerciali che interessano Milazzo e l' intera fascia tirrenica che, presto, avrà un pontile, quello di Giammoro, al servizio delle attività commerciali. Tra l' altro, sempre sul Prg del porto, sul tavolo del presidente dell' **Autorità** di **sistema** c' è da tempo anche una petizione popolare presentata da alcune centinaia di cittadini ed operatori che giudicano «offensivo per la città di Milazzo il silenzio calato su uno strumento determinante per il rilancio della portualità mamertina che, sino ad ora, è stata solo legata alle iniziative del privato, lasciando sempre ai margini la parte pubblica e, quindi, conseguentemente anche i cittadini e soprattutto chi opera, anzi chi dovrebbe operare, nell' area del waterfront». E ciò alla luce dell' inserimento dell' area **portuale** nella Zes che apre nuove opportunità agli investitori. Ecco perché si punta a rivedere ciò che ancora non è definitivo visto che la Regione non si è pronunciata. Bisognerà però vedere chi dovrà eventualmente mettere mano a questa progettualità visto che, difficilmente, resterà in piedi il rapporto col progettista iniziale, l' ing. Giuseppe Mallandrino. Mega sembra comunque avere le idee chiare e ha prospettato un piano strategico per il porto di Milazzo che sia orientato a garantire uno sviluppo dello scalo sulla scorta dei flussi di traffico che si determineranno a medio e lungo termine. Sottolineando, particolare non di secondaria importanza, la necessità della collaborazione con i comuni interessati alle scelte in tema di portualità, immaginando «opere funzionali al territorio ed evitando le sovrapposizioni». Il Prg che dovrà essere adottato riguarda il tratto compreso tra molo Marullo e la foce del torrente Muto, ossia il "grande porto" ridisegnato dal passaggio delle competenze dall' **Autorità** marittima milazzese a Messina. Le indicazioni del progettista sono quelle di un porto polifunzionale che dovrà assolvere a un insieme di servizi. g.p.

