ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

# Estratto Rassegna Stampa Assoporti

## giovedì, 15 ottobre 2020

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
giovedì, 15 ottobre 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

# INDICE

## Prime Pagine


15/10/2020 **Corriere della Sera** 7
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Fatto Quotidiano** 8
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Giornale** 9
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Giorno** 10
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Manifesto** 11
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Mattino** 12
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Messaggero** 13
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Resto del Carlino** 14
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Secolo XIX** 15
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Sole 24 Ore** 16
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Il Tempo** 17
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **Italia Oggi** 18
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **La Nazione** 19
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **La Repubblica** 20
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **La Stampa** 21
Prima pagina del 15/10/2020

15/10/2020 **MF** 22
Prima pagina del 15/10/2020


## Trieste


15/10/2020 **Il Piccolo** Pagina 14 *VALMER CUSMA* 23
La Soprintendenza blocca la costruzione della diga a Salvore

15/10/2020 **MF** Pagina 17 *GIORGIO NICASTRI* 24
L' occasione asiatica per il rilancio dei porti tricolori

14/10/2020 **Start Magazine** *Marco Orioles* 25
La Cina avanza in Africa, la Via della seta sbarca in Algeria


## Venezia


15/10/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 8 *A. Zo.* 27
Mose, via al sollevamento alle 8 Tredici navi lo dovranno «evitare»

15/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 30 *RAFFAELLA VITTADELLO* 28
«Noi rimasti soli, ecco perché lascio»

15/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 30 30
Claudio Vernier: «Paratoie su anche a meno di 130 per il bene della piazza»

15/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 30 31
Di Tella e gli ingegneri "scettici": «Il Mose non ha progetto verificato»

15/10/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 21 *ENRICO TANTUCCI* 32
Il Mose oggi si alza per quota 135 cm Ma l' acqua alta resta un problema

15/10/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 21 *E.T.* 33
«Una conca allargata da poter finanziare con il Recovery Fund»

15/10/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 21 34
Via alla ricostruzione del Ponte San Nicolò da parte del Porto

14/10/2020 **Ship Mag** *Redazione* 35
Confetra Nord Est, Salvaro confermato presidente: "Mose, Authority e crociere i nodi da risolvere"

14/10/2020 **The Medi Telegraph** 36
"Sulla gestione del Mose deve decidere anche la logistica"

15/10/2020 **La Verità** Pagina 14 38
Spottone di Prodi alla Via della Seta «Grande opportunità da sfruttare»

15/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 30 39
Thetis, i dipendenti in agitazione per il futuro nella nuova Autorità

15/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 32 40
Il ponte del vecchio porto dopo un secolo viene rifatto

14/10/2020 **Corriere Marittimo** 41
Sistema portuale e resilienza economica - Ammiraglio Pettorino: "Porti, parte essenziale del nostro Paese'

14/10/2020 **Shipping Italy** 43
Confetra Nord Est preoccupata per i limiti imposti al porto di Venezia dal Mose

## Genova, Voltri

15/10/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 17 *SI.GAL* 44
Autoproduzione, pressing del Pd sul ministero

14/10/2020 **Informazioni Marittime** 45
Autoproduzione pirata a Genova, De Micheli risponde in Parlamento

14/10/2020 **Ship Mag** *Redazione* 46
Autoproduzione, caso GNV: la ministra De Micheli delude i deputati del PD

14/10/2020 **Shipping Italy** 48
De Micheli non risponde sul caso Gnv a Genova: "In corso gli accertamenti della Capitaneria"

14/10/2020 **Shipping Italy** 49
Autoproduzione: Gariglio all' attacco degli armatori "di comodo" e "sovvenzionati dallo Stato"

## La Spezia

15/10/2020 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 24 *SONDRA COGGIO* 50
«Al Molo Pagliari 300 barche entro la fine dell' anno»

15/10/2020 **Il Giornale del Piemonte e della Liguria** Pagina 15 51
Banchine interconnesse tra Spezia e Casablanca

15/10/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 19 52
Un corridoio tra La Spezia e Casablanca

15/10/2020 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 24 *L.IV.MASSIMO GUERRA* 53
Intelligenza artificiale, asse con Casablanca

14/10/2020 **Ansa** 54
Progetto europeo Fenix unisce porti Spezia e Casablanca

14/10/2020 **BizJournal Liguria** 55
IoT e blockchain: il progetto Fenix velocizza le operazioni tra i porti della Spezia e di Casablanca

14/10/2020 **Citta della Spezia** 56
Antenne e sigilli, alla Spezia e Casablanca i porti comunicano con internet

14/10/2020 **Citta della Spezia** 57
Gnl, Legambiente: "Oltre alle regole c'è anche il buonsenso"

14/10/2020 **FerPress** 58
Porti La Spezia e Casablanca più vicini. ADSP, CIRCLE e TARROS GROUP per il progetto Fenix

14/10/2020 **Informare** 59
Progetto per realizzare un corridoio logistico internazionale tra i porti di La Spezia e Casablanca

14/10/2020 **Informazioni Marittime** 60
La Spezia e Casalbanca digitalizzano i container

14/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 61
Porti di Spezia e Casablanca più vicini

14/10/2020 **The Medi Telegraph** 62
Corridioio internazionale, La Spezia e Casablanca più vicine

14/10/2020 **Transportonline** 63
I porti della Spezia e Casablanca più vicini grazie al progetto europeo FENIX

## Ravenna

15/10/2020 **Il Messaggero** Pagina 53 64
Una crociera verde mare

## Marina di Carrara

15/10/2020 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 47 66
Water front, qualcosa si muove per il lotto 4

## Livorno

14/10/2020 **Informazioni Marittime** 67
Il porto di Livorno punta sulla cellulosa

14/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 68
Livorno raddoppia lo stoccaggio cellulosa

14/10/2020 **Port News** *di Redazione Port News* 69
Il porto di Livorno punta sulla cellulosa

14/10/2020 **Shipping Italy** 70
Lorenzini porta a Livorno le portacontainer di Msc da 11.000 Teu

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/10/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 59 71
Piazzale alla darsena traghetti e ultimo miglio, fatte le gare

14/10/2020 **FerPress** 72
Civitavecchia: di Majo (AdSP), sottoscritto accordo di programma con MIT e aggiudicate gare

14/10/2020 **Informare** 73
Aggiudicate gare per la riorganizzazione del sistema ferro nel porto di Civitavecchia e per l' area traghetti

14/10/2020 **Informazioni Marittime** 74
Porto di Civitavecchia, 70 milioni per riorganizzare la viabilità

14/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 75
Civitavecchia: accordo col Mit per 100 milioni

14/10/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 76
Il progetto "UTO - Upcycling the Oceans"

14/10/2020 **Ship Mag** *Redazione* 77
Civitavecchia: al via interventi su sistema rotaia, area traghetti e accordo di programma con il MIT

## Salerno

14/10/2020 **Informatore Navale** 78
CRESCONO I COLLEGAMENTI MARITTIMI PER LA SARDEGNA

14/10/2020 **Informazioni Marittime** 79
Rimini, al TTG Incontri Grimaldi Lines presenta i nuovi collegamenti con la Sardegna

## Bari

14/10/2020 **Il Nautilus** 80
A Bari opere portuali con varianti localizzative; altri portiforse

## Brindisi

15/10/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 41 82
Progetto della Edison nuovo ordine del giorno

## Taranto

15/10/2020 **La Verità** Pagina 14 83
Un freno alle mani cinesi sul porto di Taranto

15/10/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 47 85
E Casartigiani Taranto ora chiede di valorizzare le piccole imprese

15/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 14 86
«Rifinanziare l' agenzia che assiste i 500 ex Tct»

14/10/2020 **FerPress** 87
I Falanto Awards e Michele Riondino chiudono la seconda edizione dei Taranto Port Days 2020

## Cagliari

14/10/2020 **Informatore Navale** 89
Scalo inaugurale a Cagliari per l' ammiraglia del gruppo Costa

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

15/10/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 24 90
Il "cantiere-lumaca" di Tremestieri Regione e Comune strigliano la ditta

15/10/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 24 91
Così il crocierismo "sfida" il Coronavirus

14/10/2020 **Il Metropolitano** 92
Autorità di sistema portuale dello Stretto, ripresa del traffico crocieristico nel porto di Messina

14/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 93
A Messina tornano i crocieristi

14/10/2020 **Stretto Web** 94
Messina, domani attracca la Costa Smeralda: la prima nave della compagnia alimentata sia in navigazione che in porto a gas naturale liquefatto

14/10/2020 **TempoStretto** *Marco Ipsale* 95
Messina. Ecco i nuovi itinerari turistici proposti a Msc Crociere

14/10/2020 **TempoStretto** *Redazione* 96
Messina. Crociere in crescita a fine 2020: 7 scali Msc e 12 Costa

## Augusta

15/10/2020 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 20 97
Porto, ok al documento di pianificazione strategica

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2020 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 145 - N. 245

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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

SCARPA SHOP ONLINE
THE ORIGINAL MOJITO.

**Il giudice sportivo**

## Juve-Napoli è 3-0 De Laurentiis: ricorso

di **Monica Colombo** e **Monica Scozzafava** a pagina 51

**Pari in Nations League**

## Italia, troppo poco per battere l'Olanda

**Bocci, Sconcerti** e **Tomaselli** a pagina 50 e 51

SCARPA SCARPA.NET
THE ORIGINAL MOJITO.

Superato il picco di marzo, ma allora le vittime erano molte di più (793 contro 43) e i tamponi sei volte di meno

# Contagi record, timori per Milano

Conte non esclude più un lockdown nazionale. Sei morti in una casa per anziani

## IL TEMPO PERDUTO

di **Gian Antonio Stella**

Stavolta no, per favore. Stavolta ci venga risparmiata la sbigottita sorpresa davanti all'impennata dei numeri dei contagi, coi 7.332 nuovi casi (e 43 morti) di ieri, superiori perfino a quelli del 21 marzo. Scoprire a febbraio che il virus scoppiato in Cina aveva ammazzato un pensionato reo di aver giocato a carte con gli amici in un bar di Vo' Euganeo fu sul serio un inaspettato ceffone in faccia, per quanto gli scienziati avessero avvertito che le cose avrebbero potuto prender quella piega.

Ma ora? Erano mesi che, a dispetto del delirio collettivo d'una estate pazza di spiagge traboccanti, di folle euforiche che sbuffavano impazienti davanti a chi ricordava sommessamente l'obbligo della mascherina almeno negli assembramenti più appiccicosi, si sapeva che l'ondata di ritorno (la definizione testuale finì nell'archivio dell'*Ansa* l'11 marzo) sarebbe arrivata. Eppure, come ricordava ieri Pierluigi Battista, tantissime cose che si sarebbero potute fare dalla fine del *lockdown* ad oggi non sono state fatte. Rinviate. Lasciate lì, in sospeso. A volte mai avviate.

Ma ve lo ricordate il «cruscotto» di Lucia Azzolina che avrebbe dovuto consentire alle scuole di riaprire con certezze sugli spazi a disposizione?

continua a pagina 32

di **Monica Guerzoni** e **Gianni Santucci**

Mai così tanti contagi: 7.332 in 24 ore. Superato il picco di marzo, ma i morti sono 43 e i tamponi effettuati 152.196 (sei volte di più). Preoccupa Milano con i suoi 504 positivi, 1.032 nell'intera provincia. Si valuta la riapertura dell'ospedale della Fiera. Come torna a impensierire la situazione nelle Rsa: sei morti in una casa per anziani a Concorezzo, Monza. Il premier Conte non esclude più il ricorso a un nuovo lockdown: «Molto dipenderà dal comportamento dei cittadini».

da pagina 2 a pagina 9

**GIANNELLI**

**PARLA MANTOVANI**

## «Così la genetica può aiutarci»

di **Adriana Bazzi**

Il professor Mantovani dell'Humanitas di Milano: «Un aiuto contro il virus verrà dagli studi sul geni».

a pagina 6

**Milano** Si pensava al suicidio, ora i pm accusano: una messinscena

Carlotta Benusiglio trovata impiccata 4 anni fa a Milano. La stilista aveva 37 anni: secondo i pm fu strangolata dal fidanzato

## L'ex modella impiccata «È stato il fidanzato»

di **Giuseppe Guastella**

Chiusa l'inchiesta, dopo 4 anni, per la morte di Carlotta Benusiglio, trovata impiccata a un albero nei giardini di piazza Napoli, a Milano. L'accusa a carico dell'ex fidanzato Marco Venturi è di omicidio volontario. L'uomo è anche accusato di episodi di stalking e lesioni contro Carlotta.

a pagina 21

**In Francia** Sarà vietato uscire

Il presidente francese Emmanuel Macron, 42 anni, ieri in tv

## Coprifuoco a Parigi e in altre 8 città Si chiude dalle 21

di **Stefano Montefiori**

Coprifuoco in nove città francesi. Il presidente Emmanuel Macron annuncia che non si potrà uscire di casa dalle 21 alle 6 del mattino per un mese.

a pagina 10

**MATTARELLA: VELOCI SUL RECOVERY PLAN**

## Governo ok sui conti «Licenziamenti, via il blocco a gennaio»

di **Marco Galluzzo** e **Lorenzo Salvia**

Il governo supera lo scoglio del voto alle Camere sulla Nadef. Mattarella: ora massima rapidità per il Recovery fund. Patuanelli: «Stop al blocco dei licenziamenti».

a pagina 35

**IL CANTAUTORE SU «7», DOMANI IN EDICOLA**

## Ferro: io ero un alcolista Ora aiuto altri come me

di **Tiziano Ferro**

«Bevevo quasi sempre da solo, l'alcol mi dava la forza di non pensare al dolore e alla tristezza, ma mi portava a voler morire. Ero un alcolista» scrive il cantautore su «7» domani in edicola.

a pagina 31 **R. Franco**

MASSIMO FRANCO
L'ENIGMA BERGOGLIO
La parabola di un papato
in libreria e in edicola
SOLFERINO

**IL CAFFÈ**
di **Massimo Gramellini**

## Guai a chi s'istrumpa

Nel leggere la lista dei centrotrenta sport di contatto proibiti per decreto dal governo, sono rimasto stupito che ne esistessero così tanti, ma soprattutto che tra essi ce ne fossero alcuni frequentati da autentiche folle di amatori, come il sepatkakraw e la s'istrumpa, un'antica lotta sarda che mi piacerebbe imparare per il puro gusto di sperimentarla durante una riunione del Consiglio dei ministri. È vero che ci è ancora consentito ballare il tango con una scopa e salire su un bob a quattro, purché da soli. Ma a lasciarmi esterrefatto, forse addirittura indignato, è l'assenza, in quella lista, di sport pericolosissimi come i giochi di carte. E non mi si venga a dire che una partita a poker non rientra tra le discipline che contemplano un contatto fisico o la possibilità di un contagio. Intanto ogni singola carta andrebbe disinfettata, in particolare quelle truccate, e poi non vi è chi non veda il rischio di ricevere una ditata nell'occhio, specie per chi bara.

Rimane il caso più spinoso: il ping-pong. Sarà perché è lo sport più praticato dai politici, inesauribili nel rimbalzarsi le decisioni tra loro. Sta di fatto che non è stato ancora dichiarato fuorilegge, a differenza del cheerleading e del floorball, nonostante io abbia un amico che sputa sulla pallina prima di ogni punto decisivo. Lo segnalerò alle riesumate autorità spionistiche della Germania Est, non appena si saranno installate nelle apposite sedi di auscultazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Prolife
Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE
10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c1, DCB Milano

Covid, Juve-Napoli 3-0 a tavolino e un punto di penalizzazione per gli azzurri
Già pronta la prossima richiesta dei bianconeri: Suárez è il nipote di Mubarak

CRASTAN 1870 100% ORZO ITALIANO

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Giovedì 15 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 285
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

ristora INSTANT DRINKS

LE INTERVISTE IN FCA

## L'inchiesta Fiom: "Operai sfruttati e pagati di meno"

GAD LERNER A PAG. 17

NON SOLO PADOAN-MPS

## Sotto la banca il politico campa E si ricicla bene

DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 6-7

ADESSO È A VERBALE

## Consip: Russo portò Romeo a Bonifazi (Pd)

LILLO E PACELLI A PAG. 8

DIBATTITO 5 STELLE

## Stati generali 5S Di Battista tira fuori la mozione

DE CAROLIS A PAG. 5

» LA RICORRENZA

## *Mario Puzo ha cento anni: il Padrino è lui*

» Pietrangelo Buttafuoco

Invece che di due ragazzi desiderosi di maritarsi a dispetto dei tanti guai – *I Promessi Sposi* – la storia narrata dall'Alessandro Manzoni della Little Italy, ovvero Mario Puzo, è quella di un Re, don Vito, con tre figli maschi cui affidare il proprio regno: Santino, Michael e Fredo. Puzo, scrittore americano di origini italiane, raggiunge una fama planetaria con *The Godfather*, nel 1969 e con la successiva trilogia di film.

A PAG. 18

PARENTOPOLI Dai camici di cognato e moglie alle consulenze

## Alla figlia di Fontana incarichi da tre ospedali della Regione

■ Maria Cristina Fontana, che del governatore lombardo è l'erede, offre i suoi servigi legali alle strutture la cui giunta nomina i direttori generali. Un altro mega-conflitto di interessi

MILOSA A PAG. 3

COVID-19 OLTRE 7MILA NUOVI CASI, MILLE SOLO NEL CAPOLUOGO

# MILANO BRUCIA e rischia il lockdown

CALAPÀ E SPARACIARI A PAG. 2 - 3

MANTOVANI A PAG. 4

LE NOSTRE FIRME

• **Padellaro** Natale addio *a pag. 3* • **Barbacetto** Galasso e la mafia *a pag. 11*
• **Esposito** Scheda bianca all'Anm *a pag. 11* • **Gentili** Giovani e balli *a pag. 11*

DOMENICA LE ELEZIONI

## Bolivia, il ritorno di Morales sarà sulla Evonomics

GROSSI A PAG. 14

LA PRIMA VOLTA ONLINE

## Vaticano, processo al via per gli abusi contro i chierichetti

GRANA A PAG. 16

*La cattiveria*

*Kim Jong-un chiede scusa per i suoi errori. Ora manca solo Renzi*

WWW.SPINOZA.IT

## Orgasmi&ganasce

» Marco Travaglio

Per la prima volta, ho provato sentimenti di umana pietà per Monica Cirrinnà. È stato quando ho letto sul sito di *Repubblica* che "Calenda schiaccia gli altri candidati nella corsa per il Campidoglio". Il pensiero dell'esile deputata pidina che stramazza al suolo esanime sotto il peso del corpulento leader di Azione mi ha fatto riflettere sulle dure e impietose leggi della politica e sull'esigenza di porvi qualche limite di cristiana misericordia o di laica solidarietà. Anche perché le primarie romane del centrosinistra sono talmente affollate che non ci si meraviglierebbe di veder piovere dal cielo pure Mario Adinolfi. E lì sarebbero cavoli amari per tutti, non solo per la Cirinnà. Ma almeno si smetterebbe di chiamarle "le primarie dei sette nani". Per fortuna, al momento, di schiacciante c'è solo la maggioranza dei giornaloni e dei retrostanti padroni del vapore che fanno il tifo per Calenda ancor prima che si candidi a sindaco. Anzi, più che un tifo, è una serie di orgasmi multipli a mezzo stampa, pari a quelli che si registravano ai tempi del Giubileo, dei Mondiali di Nuoto e delle candidature olimpiche (fortunatamente sventate da Monti e dalla Raggi). Con una particolarità: invece dei tradizionali sospiri e gridolini di piacere, gli orgasmi capitolini hanno come colonna sonora un sinistro rumore di ganasce, che va da *Repubblica* degli Agnelli-Elkann al *Messaggero* di Caltagirone. Per la serie: daje che se rimagna.

*Repubblica* spaccia per "sondaggio" una consultazione fra i lettori del sito su chi preferiscano fra Calenda e nove "potenziali candidati" al Campidoglio: Cirinnà, Fassina, Zevi, Ciani, Caudo, Magi, Ciaccheri, Alfonsi e De Biase. Naturalmente è arrivato primo Calenda col 50%, mentre gli altri nove si dividono il 32 e il restante 18 li detesta tutti. Bella forza: Calenda sta sempre in televisione anziché al Parlamento europeo (dove, secondo i dati ufficiali di Votewatch, è il 72° italiano su 75 per numero di voti e presenze: peggio di lui fanno solo Roberti, Patriciello e B.), mentre gli altri nessuno sa chi siano. Il campione, peraltro, è piuttosto striminzito, visto che in quattro giorni han risposto appena 25mila lettori del sito e 13.100 han votato Calenda. Ma *Rep* ha già deciso che questo *"successo travolgente"*, questo *"straordinario consenso"* basta e avanza a garantirgli *"buone chance di arrivare primo"*: basterà un emendamento per limitare il diritto di voto ai romani che leggono il sito di *Rep*. Inutile fare le primarie, un tempo orgoglio e vanto del Pd veltroniano e dunque di *Rep*, oggi degradate a *"concorso di bellezza per sconosciuti"* e *"coperta di Linus cui aggrapparsi in mancanza di idee migliori"*.

SEGUE A PAGINA 20

caffè motta IL PIACERE QUOTIDIANO

# il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2020 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVII - Numero 245 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

## INCUBO LOCKDOWN

# CI GIOCHIAMO IL NATALE

*Costerebbe 40 miliardi. Conte: «Possibili restrizioni nelle Regioni»*
*Record di contagi (oltre 7mila), boom di casi a Milano e in Lombardia*

## Pasticcio «Immuni»: le Asl non fanno partire le segnalazioni

■ Nuovo record di contagi: sono oltre 7mila nelle ultime 24 ore su oltre 150mila tamponi. Milano rischia di imporre la chiusura anticipata dei locali. Ma l'ultimo spettro è il lockdown di Natale, evocato dal virologo Crisanti. Così il Paese rischia un colpo da 40 miliardi.

servizi da pagina 2 a pagina 7

### SCENDETE TUTTI DAL RING

di **Alessandro Sallusti**

Se le cose si mettono male - e si stanno mettendo male, è inutile divagare - chi è al governo comanda, chi sta all'opposizione deve collaborare e non intralciare i lavori in corso. Almeno non sui temi che riguardano la vita e la morte dei cittadini.

Anche se è la più lunga e difficile, non sarebbe questa la prima volta che il «richiamo all'unità nazionale e al senso di responsabilità», da generica e retorica enunciazione, diventa fatto politico concreto. È successo a ogni calamità o dramma nazionale, dai terremoti alle alluvioni fino alle stragi di nostri soldati impegnati sui fronti all'estero.

Chi governa comanda, dicevamo, ma se per sua debolezza è costretto a dover eventualmente contare sulla comprensione delle opposizioni, non può pensare che ciò avvenga gratis, o quantomeno non può pretenderlo se i partiti che compongono la maggioranza non sospendono a loro volta le ostilità. I disarmi unilaterali non sono mai forieri di buone notizie. I disarmi o sono bilaterali o non sono.

Da tempo l'opposizione – Lega, Fratelli d'Italia e Forza Italia – sta lanciando segnali di disponibilità a fare fronte comune nella lotta al virus nemico. Non altrettanto si può dire del Pd e dei Cinque Stelle. E non mi riferisco soltanto al merito dei provvedimenti che riguardano l'emergenza, ma più in generale a un clima politico che permane inutilmente astioso su tutti i fronti. Che senso ha – faccio un esempio – che il Pd a Roma invochi concordia e poi in Lombardia massacri giorno e notte il governo locale e il governatore di centrodestra accusandolo strumentalmente di ogni nefandezza? Oppure, come fa Conte a chiedere collaborazione al leader dell'opposizione Matteo Salvini mentre, lavandosene le mani, lo manda vigliaccamente a processo usando la favola giudiziaria del «sequestro di persona» invece che difendere l'operato politico, giusto o sbagliato che fosse, del suo governo che decise all'unanimità il blocco dei porti?

Gli esempi sarebbero infiniti, ma ci fermiamo qui per dire che una opposizione deve sì essere responsabile, ma non si può pretendere che sia pure fessa al punto da fare da punching-ball alle manie muscolari della maggioranza. In tempo di chiusure da Covid, è urgente chiudere anche il ring infetto della politica, sarebbe l'unica restrizione che non creerebbe danni ma solo benefici. L'unica che farebbe scattare l'applauso di tutti i cittadini, sia di destra che di sinistra.

CHI È LA DONNA DEL CASO BECCIU

### La guerra tra spie dietro Lady Vaticano

**Luca Fazzo**

**SPY STORY** Cecilia Marogna ha 39 anni

Chi è e cosa sa davvero Cecilia Marogna, la collaboratrice del Vaticano arrestata l'altro ieri? Quali sono i suoi reali rapporti con i servizi segreti italiani? E qual è stato il suo ruolo nella trattativa per i due ostaggi italiani in Mali liberati nei giorni scorsi? Sono queste (...)

segue a pagina 19

I COMMENTI

### Le prime Feste dell'angoscia

di **Stefano Zecchi** a pagina 3

### Effetto virus, alleanze a pezzi

di **Augusto Minzolini** a pagina 8

### La sanità uccisa dal no al Mes

di **Francesco Forte** a pagina 10

LA MANIFESTAZIONE A ROMA

### L'ira degli agenti in piazza «Otto aggressioni al giorno»

**Chiara Giannini**

■ Le divise dicono «basta alle aggressioni». Troppe, ripetute e non condannate da un governo che non fa niente per i tutori della legge. Ieri molte sigle sindacali di polizia, carabinieri, guardia di finanza, polizia penitenziaria, vigili del fuoco, guardie giurate, sono scese in piazza a Roma per sottolineare la loro indignazione per una realtà che si fa sempre più avvilente.

a pagina 18

NUOVO ASSALTO ALLA LOMBARDIA

### Fontana contro Report «'Ndrangheta? Falso»

**Giannoni** a pagina 13

LA PROVOCAZIONE

### Io sovrappeso ora ingrasso Così nessuno mi insulterà

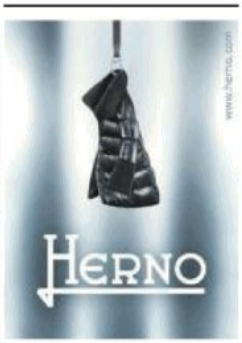
di **Massimiliano Parente**

Sono sovrappeso e questa cosa mi pesa molto. Sono alto 1,87 centimetri e peso 94 chili, dovrei essere almeno dieci chili in meno. Ho provato a dimagrire seguendo su Instagram il chimico Dario Bressanini, ma soprattutto il biologo Gabriele Bernardini (non chiedetemi perché finiscono tutti in ini, perché sono magri credo) ma niente da fare, resto sovrappeso. Con tutte le conseguenze pericolosissime che Bernardini a ogni storia di Instagram ti elenca: colesterolo, radicali liberi, infarti, ictus e tumori sono la cosa migliore che ti possa capitare.

Bernardini è magrissimo, perché mangia tutto sano e razionato, ma è anche tristissimo, ha il senso dell'umorismo di un coccodrillo del Nilo, ogni tanto lo trollo e lui non lo (...)

segue a pagina 19

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)




JUVE, ALTRO POSITIVO DOPO RONALDO: È ISOLAMENTO

### Napoli penalizzato, ko a tavolino

di **Franco Ordine**

Il calcio ha deciso con le regole del calcio: Juve-Napoli è finita, per ora, 3 a 0 più un punto di penalizzazione per il club di De Laurentiis. E gli atti del giudice sportivo sono stati trasmessi alla procura federale per valutare il rispetto del protocollo da parte del club napoletano dopo l'annuncio della positività di un giocatore. Intanto nel giorno in cui Cristiano Ronaldo torna a Torino nella Juventus c'è un altro calciatore positivo: squadra in isolamento.

con **Latagliata** alle pagine 28-29

COLLEZIONE MAI VISTA

### La mostra di Torlonia ci fa rimanere di... marmo

di **Vittorio Sgarbi** a pagina 23

PONZI SpA
INFOPROVIDING NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

Francesco Ponzi ceo Ponzi SpA

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzionline.info
ponzinvestigazioni.com

Numero Verde 800-013458

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 65 - Numero 245

QN Anno 21 - Numero 285

# IL GIORNO

GIOVEDÌ 15 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

La polizia contro i ras dello spaccio, 38 in cella

## Sequestrata a Monza la droga mai vista Si chiama Gardella

**Totaro** a pagina **16**

DOMANI IN REGALO SPECIALE PENSO RINASCIMENTO

ristora INSTANT DRINKS

# Coprifuoco in Francia e Germania

L'ordine di Macron: parigini in casa dalle 21 alle 6 del mattino. La Merkel chiude i locali alle 23. Misure analoghe in mezza Europa
Contagi italiani al massimo storico (ma con 150mila tamponi e moltissimi asintomatici). Stallo su scuola e trasporti

Servizi da p. **3** a p. **8**

I sospetti sul governo Conte

## Ma purtroppo il virus non è un complotto

**Michele Brambilla**

Accanto alla tesi negazionista («il virus non esiste») ne circola una diciamo riduzionista, e anche parecchio complottista, secondo la quale l'epidemia c'è, ma è sovrastimata dal nostro governo che ne trae pretesto per prolungare lo stato di emergenza, per tenere tutti noi sotto controllo e quindi per mantenere il potere il più a lungo possibile.
Ora, questa tesi è sostenuta senz'altro al bar, da quelli che per garantire la verità delle proprie affermazioni concludono con un rassicurante «te lo dico io». Ma è sostenuta, sia pure in modo più soft, anche da persone tutt'altro che incolte, e affatto digiune di politica.

Continua a pagina **2**

PER GLI SCIENZIATI POTREMMO ARRIVARE ALLE FESTE IN LOCKDOWN
CONTE: NON FACCIO PREVISIONI, DIPENDERÀ DAI COMPORTAMENTI

## NATALE SOTTO TIRO

**Passeri** a pagina **4**

DALLE CITTÀ

Milano

### Botte e insulti agli alunni: sospeso maestro violento

**Palma** e **Vazzana** nelle **Cronache**

Milano

### Adozioni Famiglie lasciate sempre più sole

**Ballatore** nelle **Cronache**

Milano

### Il lavoro che non c'è In 30mila non lo cercano più

**Gianni** nelle **Cronache**

Sondaggio Ipsos per la fondazione Sussidiarietà

### Il 56 % degli italiani deluso dalla democrazia

**Marmo** alle pagine **10** e **11**

Milano, il pm chiude le indagini dopo quattro anni

### Stilista trovata impiccata «L'ha uccisa il fidanzato»

**A. Giorgi** a pagina **15**

**Oggi l'ExtraTerrestre**

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

**Le Monde diplomatique**

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

**L'intervista**

**I 40 ANNI DEI 40 MILA** Tiziano Rinaldini (Fiom): Quella giornata ci insegnò che il sindacato c'è se indipendente

**Massimo Franchi** pagina 16

quotidiano comunista

oggi con le monde diplomatique

# il manifesto

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2020 – ANNO L – N° 246 www.ilmanifesto.it euro 3,50

**PICCO ASSOLUTO DI NUOVI CONTAGI MA ANCHE DI TAMPONI. SCIENZIATI E PALAZZO CHIGI PREOCCUPATI**

## Covid, a Natale rischio lockdown

I nuovi casi nelle ultime 24 ore sono 7.332, i morti 43. Ma è anche record di tamponi (152.196, con un tasso del 4,82% di casi rilevati). Ed è stabile negli ultimi giorni il rapporto tra positivi e casi testati (importante, se si considera che i tamponi possono essere ripetuti sulla stessa persona). Il virologo Andrea Crisanti però avverte: i numeri tendono a crescere e «un nuovo lockdown a Natale potrebbe essere utile». Conte per il momento nega la possibilità ma, spiega, «dipenderà dagli italiani». A Milano nuovi positivi in aumento: 236 l'altro ieri, 504 ieri: a differenza della prima ondata, questa volta il grande malato lombardo è il capoluogo. È nelle corsie degli ospedali milanesi che si vede il ritorno del virus. Allo studio del Cts lombardo misure restrittive per il capoluogo.

MAGGIONI E MARTINI A PAGINA 2

**TAVOLO AL MIT PER LIBERARE I TRASPORTI**

### Ingressi scaglionati e lavoro agile

Riunione convocata ieri dalla ministra De Micheli con le associazioni del Tpl e gli enti locali. Per limitare gli assembramenti sui mezzi pubblici si scaglioneranno gli ingressi a scuola e nella Pa. Nessuna modifica al coefficiente di riempimento di bus e metro, che resta all'80%.

POLLICE A PAGINA 4

foto di Laurent Cipriani/Ap

# Bonne nuit

*Europa travolta dalla seconda ondata. Macron annuncia la stretta per combattere l'epidemia: coprifuoco a Parigi e in otto città della Francia dalle 21 alle 6. Sistemi sanitari a rischio: dalla Catalogna alla Repubblica Ceca l'emergenza impone nuove restrizioni* pagina 3

**I 35 giorni alla Fiat**

### *La sconfitta operaia che pesa ancora oggi*

MARCO REVELLI

Il 15 ottobre del 1980, esattamente quarant'anni fa, in un cinema della semiperiferia torinese dal nome prezioso, lo Smeraldo, si teneva il "Consiglione", il canto del cigno della classe operaia che per un decennio aveva tenuto in scacco la Fiat e il padronato italiano. L'assemblea dei delegati operai che per 35 giorni aveva no presidiato gli stabilimenti presentava - davanti ai volti di sfinge dei tre massimi leader sindacali Lama, Carniti e Benvenuto -, la sintesi della propria epopea.

— segue a pagina 15 —

**L'enciclica papale**

### *Fratelli nessuno, in un mondo come gabbia produttiva*

PIERO BEVILACQUA

Ma la storia sta dando segni di un ritorno all'indietro», scrive papa Francesco ad avvio della sua enciclica *Fratelli tutti*, così esprimendo un'impressione dominante. Negli ultimi tre decenni si è aperto il vaso di Pandora, ne sono usciti odi e fanatismi dimenticati, l'individualismo sfrenato e il disfacimento del tessuto delle relazioni umane, la competizione come regola di ogni rapporto fra persone, gruppi e Stati, i conflitti politici e le dispute territoriali trasformate in guerre sanguinose.

— segue a pagina 14 —

**Lele Corvi**

**Governo/Regioni**

### *A tutta velocità verso l'autonomia differenziata*

MASSIMO VILLONE

La recrudescenza Covid domina la politica e l'informazione, focalizzando l'attenzione sulle cifre della crisi sanitaria e sugli interventi per contenere il contagio. Finirà, speriamo presto. Ma intanto passano in secondo piano questioni urgenti, e destinate a produrre effetti duraturi.

— segue a pagina 4 —

**Roma**

### *La città doppia, con il popolo di dentro e quello di fuori*

CHRISTIAN RAIMO

Qualche settimana fa nel corso di un incontro del progetto Make Roma, al Teatro India, Valerio Mattioli, l'autore di uno dei più bei libri su Roma degli ultimi anni, *Remoria*, evocava il momento fondativo della città che si vuole eterna.

— segue a pagina 7 —

**LEGGE DI BILANCIO**

### La maggioranza regge ma i conti già ballano

Nonostante le assenze, non solo per Covid, in senato passa lo scostamento di bilancio di 23 miliardi previsto dalla Nadef. Conte canta vittoria, ma i conti della Nota di aggiornamento si basano sulla previsione di un miglioramento della situazione nei prossimi mesi che l'aggravarsi dell'epidemia già smentisce.

COLOMBO, FABOZZI A PAGINA 4

**all'interno**

**Roma** *Primarie, braccio di ferro tra Pd e Calenda*
ANDREA CARUGATI PAGINA 7

**Thailandia** *Prova di forza riuscita, migliaia in piazza*
EMANUELE GIORDANA PAGINA 8

**Libano** *I giovani ostaggio della crisi e del trauma*
PASQUALE PORCIELLO PAGINA 9

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipo/CRM/232103

9 770025 215024 01015

Decò supermercatideco.it

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVIII-N° 285 ITALIA

Fondato nel 1892

Giovedì 15 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

Decò supermercatideco.it

**Il saggio**

## Elena Ferrante la nuova voce delle donne di Napoli

Titti Marrone a pag. 12

**Il nuovo album**

## Maldestro si confessa «Il giorno che scoprii mio padre un boss»

Federico Vacalebre a pag. 13

# Campania, l'ingorgo dei ricoveri

▸Da Napoli a Caserta, posti letto quasi esauriti. De Luca: ristoranti fino alle 24, stretta sul jogging
Boom di contagi da Nord a Sud: possibili chiusure locali. Arzano è il primo comune in lockdown

**Non solo Pil e salute**

## I TROPPI DANNI NASCOSTI DEL COVID

**Antonio Pascale**

Abbiamo imparato ad elencare i danni primari della pandemia: migliaia di morti in primis, sofferenze legate alla malattia e altre di natura economica, causate dal calo della produzione (ad oggi, ci sono persone in cassa integrazione che non hanno visto in euro). A questi dobbiamo aggiungere i danni secondari, diciamo così, collaterali. Non ci facciamo caso.

*Continua a pag. 35*

**Le idee**

## FONDI EUROPEI PUNTARE SULLE DONNE

**Maria Latella**

La buona notizia è che le Talamone d'Italia forse grazie al Recovery Fund smetteranno di sostenere il peso di tutto sulle loro spalle e cominceranno a vivere come le cugine francesi. O quasi. Chi sono le Talamone? Siamo noi, simili a quelle figure architettoniche usate come pilastri per reggere i soffitti. La buona notizia infatti c'è. O ci sarebbe.

*Continua a pag. 16*

È una situazione assai complessa quella del Covid in Campania, ieri nuovo boom di contagi, arrivando a 818. Quasi 12mila i confinati in casa. Ma è la situazione ricoveri quella che preoccupa, con le strutture della rete ospedaliera anti-Covid alle corde. Intanto il governatore De Luca dà una mano ai ritoratori ma impone orari per il jogging. Preoccupa la situazione di Arzano, primo comune napoletano in lockdown.

**Di Fiore, Mautone, Pappalardo** *e* **Pirro**

*alle pagg. 2 e 3*

**Le risorse per la sanità in affanno**

## Mes, Conte apre: «Se c'è necessità non faremo questioni ideologiche»

«Non ne faccio una questione ideologica: se c'è bisogno di salvare la comunità, di fare qualcosa per il bene dei cittadini lo faremo». La prima sostanziale apertura ai circa 36 miliardi di euro del Mes da parte del presidente del Consiglio Giuseppe Conte è arrivata nel tardo pomeriggio di ieri da Capri. Il premier ha infatti chiarito che «se dovessero mancare risorse» il ricorso al cosiddetto Fondo salva-stati sarebbe immediato: «Noi lavoriamo sugli obiettivi e sugli investimenti che dobbiamo fare. Se mancano risorse ce le procuriamo».

**Malfetano** *a pag. 6*

**L'intervista/1 Domenico Mantoan (Aifa)**

## «In arrivo i test fai da te Vaccino, passi da gigante»

**Valentino Di Giacomo** *a pag. 7*

**L'intervista/2 Antonio Decaro (Anci)**

## «Bus stracolmi, ora le scuole devono cambiare gli orari»

**Marco Esposito** *a pag. 6*

**Le inchieste del Mattino** In Campania 300mila tesserati in meno

Campi di calcetto malinconicamente vuoti: effetto dei provvedimenti anti-Covid

## Il virus e la grande fuga dallo sport

**Gianluca Agata** *a pag. 7*

## La furia del Napoli «Al Coni o al Tar ribaltiamo il 3 a 0»

▸Con la Juve sconfitta a tavolino e penalità
Il giudice sportivo: potevano andare a Torino

**Majorano** *e* **Taormina** *alle pagg. 14 e 15*

**Il commento**

## UN VERDETTO IN POLITICHESE

**Francesco De Luca**

Il primo round con la giustizia sportiva, per la gara non giocata con la Juve, è stato perso dal Napoli. Ingiustamente.

*Continua a pag. 34*

**In punta di diritto**

## LA COSTITUZIONE PRESA A CALCI

**Giuseppe Tesauro**

La frase tradizionale in un caso simile a quello di Juve-Napoli sarebbe: non so se ridere o piangere.

*Continua a pag. 34*

**La lettera** Il fratello del sindaco ucciso scrive a Zingaretti

## «Vassallo, il Pd dica da che parte sta»

**Dario Vassallo**

Gentile Segretario Zingaretti, la ringrazio per la lettera inviata per il decennale dell'uccisione del Sindaco di Pollica, Angelo Vassallo, dalla quale si evince la sua partecipazione al nostro dolore che percepisco sincero, sperando di non sbagliare un'altra volta.

Ma mi conforta che, a suo favore, c'è la constatazione che Lei è stato l'unico Segretario che ci ha scritto, il suo gesto non è banale e neanche dovuto, visto i precedenti comportamenti degli ex segretari.

*Continua a pag. 35*

**L'anteprima**

## Raul Gardini, il vero padre dell'economia circolare

**Amedeo Lepore**

Il libro «L'uomo che inventò la bioeconomia. Raul Gardini e la nascita della chimica verde in Italia» non è una semplice biografia, né tantomeno il ricordo di un periodo tormentato della storia italiana e di un uomo che per più di un decennio agì da protagonista sulla scena economica e finanziaria.

*Continua a pag. 35*

**L'inchiesta**

## Un milione alla dama del cardinale

Michela Allegri a pag. 9

**1980-2020** Il sindaco Gori tra i volontari del terremoto

## «Irpinia-Bergamo gemelle del dolore»

**Lorenzo Calò**

«Una vicenda che mi colpì moltissimo e che ha segnato un momento importante della mia crescita». Giorgio Gori, sindaco di Bergamo, nel 1980 aveva appena venti anni. Ed era uno dei tanti volenterosi che dal profondo Nord arrivarono in Irpinia (a Frigento) per portare il loro aiuto alle popolazioni colpite dal sisma. «Mancava di tutto: medicinali, coperte, generi di prima necessità», ricorda Gori. E il legame con l'Irpinia è rimasto in questi quaranta anni, con una dimostrazione ai tempi del Covid, che ha falcidiato pesantemente Bergamo.

*A pag. 11*

**Il colloquio** La svolta Green

## L'ad di Terna: non solo Capri ecco gli investimenti al Sud

**Nando Santonastaso**

Il collegamento di Capri con la terraferma con la linea a 150mila volt, con l'investimento di Terna, segna la svolta per l'isola. Ma, assicura al Mattino Stefano Donnarumma, amministratore delegato di Terna, è solo un passo concreto del programma per il Sud.

*A pag. 10 con* **Pane**

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 15/10/20 ----
Time: 15/10/20 00:09

-MSGR - 01_NAZIONALE - I - 15/10/20-N:

LAURETANA
L'acqua più leggera d'Europa

Il Messaggero
NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 142° N° 285 ITALIA
Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Giovedì 15 Ottobre 2020 • S. Teresa d'Avila
IL GIORNALE DEL MATTINO
Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

LAURETANA
L'acqua più leggera d'Europa

**Lo speciale**
**Elettricità, sole e vento: così viaggeremo nel futuro**
Inserto di 24 pagine

**L'evento**
**La Festa di Roma lancia l'edizione della resistenza: distanze e "Soul"**
Satta alle pag. 24 e 25

**Italia, 1-1 con l'Olanda**
**Il giudice: «Il Napoli doveva giocare» 3-0 per la Juventus e meno 1 a Gattuso**
Bernardini nello Sport

Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

**Ripresa a rischio**

## L'assenza di meritocrazia che blocca questo Paese

**Paolo Balduzzi**

Nella lunga lista della spesa e, si spera, dei progetti strategici che il governo si appresta a stilare, alcune categorie riceveranno sicuramente un'attenzione particolare. Avendone del resto tutte le ragioni. Per esempio, i lavoratori anziani e a rischio che devono essere accompagnati alla pensione; i disoccupati o gli imprenditori che hanno visto il proprio reddito ridursi considerevolmente; o ancora, le lavoratrici che a causa dell'emergenza sanitaria hanno dovuto abbandonare la propria occupazione.

Le parole pronunciate ieri dal presidente del Consiglio, da questo punto di vista, sono state molto esplicite: le risorse del Recovery Fund dovranno essere utilizzate anche per proteggere e stimolare l'occupazione femminile. C'è però una categoria che soffre, alla pari e forse anche più delle altre, ma che diversamente da queste non ha rappresentanza, non è soggetta a interventi specifici e, quando lo è, ottiene solo misure per lo più simboliche. Mi riferisco naturalmente ai giovani. Non che questi siano stati particolarmente penalizzati dall'emergenza economica e sanitaria: piuttosto, è vero il contrario: i giovani sono sempre stati penalizzati.

A seguito dell'ultima grande recessione (2009-2013), per esempio, il tasso di disoccupazione nel Paese aveva raggiunto un livello del 13%, ma la componente giovanile (15-24 anni) raggiungeva valori superiori al 40%.

*Continua a pag. 16*

# Picco contagi, mai così alto «Possibili chiusure locali»

▶Sono 7.332 i nuovi casi, record di tamponi. L'ipotesi mini-lockdown
Terapie intensive, allarme Cts: sono il 20% in più. Centro-Sud in affanno

ROMA Mai tanti contagi in 24 ore. **Dimito, Evangelisti, Gentili, Guasco, Mangani e Melina** da pag. 2 a pag. 7

**Trasferte, protocolli non rispettati: per non fermarsi serve rigore**

## Niente dribbling al Covid ora lo sport teme lo stop

**Dall'alto in senso orario: Fognini, Ibrahimovic, Diawara, Yates, Ronaldo, Djokovic, Gobert, Nainggolan e Perez.** Cordella a pag. 8

**La bolla Nba e il calcio**

### Se si isola LeBron può farlo anche Cr7

**Alvaro Moretti**

Non puoi normalizzare quello che normale non è e non sarà mai. Come la crisi della pandemia da Covid. La vita ce la inventiamo ogni giorno, a seconda del Dpcm ultimo arrivato. Ecco, lo sport mondiale, forse, ha pensato a qualche deroga.

*Continua a pag. 16*

**L'intervista**

## Lopalco: «Ecco cosa si deve fare col Mes»

**Francesco Malfetano**

«La sanità italiana va rifondata. E questo lo si può fare con il Mef». Lo dice il virologo Pier Luigi Lopalco. *A pag. 5*

**Soldi e lavoro**

## Il Recovery per liberare il potenziale delle donne

**Maria Latella**

La buona notizia è che le Talamone d'Italia forse grazie al Recovery Fund smetteranno di sostenere il peso di tutto sulle loro spalle e cominceranno a vivere come le cugine francesi. O quasi. Chi sono le Talamone? Siamo noi, simili a quelle figure architettoniche usate come pilastri per reggere i soffitti. La buona notizia infatti c'è. O ci sarebbe. Il tema "più donne al lavoro in Italia" è diventato trend setter.

*Continua a pag. 16*

# Statali, in manovra altri 500 milioni per i nuovi contratti

▶La cassa integrazione sarà estesa al 2021
Via libera alla decontribuzione per il Sud

**Andrea Bassi**

Nella manovra da 40 miliardi di euro che il cdm dovrebbe approvare entro la fine della settimana, dovrebbe trovare posto anche un nuovo stanziamento di circa 500 milioni di euro per finanziare il rinnovo del contratto di 3,2 milioni di statali. Cassa integrazione estesa anche al 2021. Via libera alla decontribuzione per il Sud. *A pag. 11*

**Missione spaziale**

## L'Italia costruirà le case sulla Luna

**Jacopo Orsini**

Missione Luna: la stazione spaziale sarà tricolore. Thales Alenia Space costruirà i moduli per gli astronauti. *A pag. 19*

**Il post dopo i funerali**

## Totti: «Addio papà, scusa per i nostri abbracci mancati»

**Ugo Trani**

«Ciao papà... Scusa per gli abbracci mancati. Fai buon viaggio. Tuo Francesco». *A pag. 9*

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

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 GIORNO DI BRANKO

**GEMELLI, UN AIUTO DALLA VOLONTÀ**

Buongiorno, Gemelli! Tra oggi e domani Luna nuova. Nasce in Bilancia e quindi è particolarmente favorevole ai segni d'aria. Dei tre, Gemelli Bilancia, Acquario, voi siete il segno più arioso, fatto di vento, leggero o potente, siete come brezza marina, farfalle che volano. Avrete il vostro personale successo, partite. Per dove? "Non importa dove si va, ma con chi" diceva Marilyn Monroe, Gemelli. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

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

-TRX IL:14/10/20 22:50-NOTE:

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 135 - Numero 245

QN Anno 21 - Numero 285

# il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 15 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Comincia Modena, pronte le altre città

## Case di riposo infettate L'Emilia Romagna blocca le visite parenti

**Bianchi** e **Manca** a pagina **16**

DOMANI IN REGALO SPECIALE PENSO RINASCIMENTO

ristora INSTANT DRINKS

# Coprifuoco in Francia e Germania

L'ordine di Macron: parigini in casa dalle 21 alle 6 del mattino. La Merkel chiude i locali alle 23. Misure analoghe in mezza Europa
Contagi italiani al massimo storico (ma con 150mila tamponi e moltissimi asintomatici). Stallo su scuola e trasporti

Servizi da p. **3** a p. **8**

I sospetti sul governo Conte

## Ma purtroppo il virus non è un complotto

**Michele Brambilla**

Accanto alla tesi negazionista («il virus non esiste») ne circola una diciamo riduzionista, e anche parecchio complottista, secondo la quale l'epidemia c'è, ma è sovrastimata dal nostro governo che ne trae pretesto per prolungare lo stato di emergenza, per tenere tutti noi sotto controllo e quindi per mantenere il potere il più a lungo possibile.
Ora, questa tesi è sostenuta senz'altro al bar, da quelli che per garantire la verità delle proprie affermazioni concludono con un rassicurante «te lo dico io». Ma è sostenuta, sia pure in modo più soft, anche da persone tutt'altro che incolte, e affatto digiune di politica.

Continua a pagina **2**

**PER GLI SCIENZIATI POTREMMO ARRIVARE ALLE FESTE IN LOCKDOWN
CONTE: NON FACCIO PREVISIONI, DIPENDERÀ DAI COMPORTAMENTI**

## NATALE SOTTO TIRO

**Passeri** a pagina **4**

DALLE CITTÀ

Bologna, l'interrogatorio

## Villa Inferno, le carte segrete E spunta un nuovo indagato

**Bianchi** in **Cronaca**

Bologna, verso le Comunali

## Tosiani (Pd): «Candidato unitario entro Natale»

**Orsi** in **Cronaca**

Bologna, l'ok del cda Seci

## Carlyle si prende le Officine Maccaferri

**Rimondi** a pagina **26**

Sondaggio Ipsos per la fondazione Sussidiarietà

## Il 56 % degli italiani deluso dalla democrazia

**Marmo** alle pagine **10** e **11**

Milano, il pm chiude le indagini dopo quattro anni

## Stilista trovata impiccata «L'ha uccisa il fidanzato»

**A. Giorgi** a pagina **15**

DentalOne Studi Odontoiatrici
Genova Via Donghi 20r
via dei Macelli di Sozziglia 17r
www.dentalone.it
Dott. Vittorio Magnano iscritto all'ordine dei medici chirurghi e degli odontoiatri numero 1710

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2020

# IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 245, 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

DentalOne Studi Odontoiatrici
Genova Via Donghi 20r
via dei Macelli di Sozziglia 17r
Tel. 3297535205
Dott. Vittorio Magnano iscritto all'ordine dei medici chirurghi e degli odontoiatri numero 1710

NATIONS LEAGUE, LA POLONIA VINCE E VA IN TESTA

**L'Italia soffre contro l'Olanda Fiammata di Pellegrini, poi il pari**

BRUSORIO / PAGINA 42

AI PARTENOPEI ANCHE UN PUNTO DI PENALITÀ

**Juve-Napoli finisce 3-0 a tavolino De Laurentiis presenta il ricorso**

BUCCHERI / PAGINA 43

INDICE


| | |
|---|---|
| Primo Piano | Pagina 2 |
| Cronache | Pagina 10 |
| Commenti | Pagina 15 |
| Economia-Marittimo | Pagina 18 |
| Genova | Pagina 20 |
| Cinema-Tv | Pagine 37/38 |
| Xte | Pagina 39 |
| Sport | Pagina 42 |


IN PARTE DEL CENTRO STORICO E A SAMPIERDARENA, CORNIGLIANO E RIVAROLO VIETATI ANCHE ASSEMBRAMENTI E MANIFESTAZIONI PUBBLICHE E PRIVATE

# Genova, quattro zone rosse contro la crescita dei contagi

In tutta la città chiusi i distributori di alimentari e stop alla vendita di alcol dopo le 21 nei market

Scatta da oggi un nuovo giro di vite a Genova, che cerca di contenere così l'ondata di contagi. In particolare, ci sarà un mini coprifuoco in quattro zone del capoluogo ligure: l'area dei vicoli a ovest di San Lorenzo e le delegazioni di Sampierdarena, Cornigliano e Rivarolo: qui sarà vietato, giorno e notte, qualunque tipo di assembramento anche solo fra due persone. Chiusi per 24 ore anche i distributori di alimentari. Vietata la vendita di alcolici dalle 21 alle 8. SCULLI / PAGINA 6

**CRISI AL MERCATO ORIENTALE «I GENOVESI NON VENGONO PIÙ NON CE LA POSSIAMO FARE»**

MORETTI CLEMENTI / PAGINA 6

La paura del virus sta provocando un forte calo dei clienti ai banchi del mercato Orientale di Genova BALOSTRO

LE FASCE FRAGILI

Mario De Fazio

## Il piano per le Rsa liguri: nuovi ospiti in isolamento e limiti ai parenti in visita

Sale il livello di attenzione per le Rsa liguri. Il piano del geriatra della Regione Ernesto Palummeri prevede aree di isolamento per i nuovi ospiti e accesso ridotto per i parenti. L'ARTICOLO / PAGINA 7

ROLLI

SVOLTA DA GENNAIO, ALLARME DELLA CGIL. INCENTIVI PER CHI ASSUME

## Licenziamenti, via il blocco «Un milione i posti a rischio»

Il governo ha deciso: il blocco dei licenziamenti in scadenza il 31 dicembre non verrà prorogato. La Cgil teme «una massa di disoccupati». E chiede la conferma delle misure d'emergenza. SERVIZI / PAGINE 4-5

IL COMMENTO

ELSA FORNERO / PAGINA 15

IL DOVERE DELLA TRASPARENZA

ANNUNCIO DI MACRON

## Francia, notti proibite: lockdown dalle 21 alle 6 per un mese in 10 città

Nella regione di Parigi e in altre nove aree metropolitane francesi scatta il coprifuoco. Tutti a casa dalle 21 alle 6 per fermare il dilagare del contagio. «Questo virus sta tornando, siamo nella seconda ondata», ha detto Macron. L'ARTICOLO / PAGINA 3

LE IDEE

## All'Europa serve una rivoluzione in stile Bauhaus

URSULA VON DER LEYEN

Chicago, Tel Aviv, Ascona, Dessau, Kaliningrad. Paul Klee, Kandinsky, Anni Albers, László Moholy-Nagy, Iwao Yamawaki. Fondato a Weimar nel 1919 da Walter Gropius e un gruppo di amici, questo movimento per l'architettura, l'arte e il design assunse rapidamente una dimensione internazionale. Da oltre un secolo plasma il pensiero creativo, il design dei mobili e i paesaggi urbani in tutto il mondo.

Combinando arte e praticità, l'ingegnosa avanguardia del Bauhaus ha inciso concretamente sulla transizione sociale ed economica verso la società industriale del XX secolo.

SEGUE / PAGINA 15

## Così si estingue l'Amazzonia degli oceani

FERDINANDO BOERO

La Grande Barriera Corallina Australiana è stata costruita da organismi viventi, i coralli, cresciuti nel corso di millenni sugli scheletri dei loro predecessori, generazione dopo generazione. È lunga più di duemila chilometri, sta bene al caldo e non tollera sbalzi di temperatura. Il riscaldamento globale produce ondate di calore che superano i limiti di tolleranza dei coralli: metà della Grande Barriera è morta. I ricercatori australiani hanno registrato diversi momenti di crisi in passato, ma mai come questo. È sono sgomenti e infuriati. Perché è il nostro stile di vita ad uccidere la Grande Barriera. Siamo una specie che brucia carbonio e produce anidride carbonica.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

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

BUONGIORNO

## Una bella parola

MATTIA FELTRI

A me quella di Roberto Speranza – denunciare le feste troppo affollate dei vicini – pareva un'idea come tante. Questa improvvisa e tamburreggiante rivolta libertaria, anche a norma ritirata, proprio non la capisco: la nostra è una repubblica fondata sui vicini di casa, e alla loro collaborazione si appellava il grillino Stefano Buffagni per smascherare i percettori di reddito di cittadinanza con villa al mare e Kawasaki in garage. Sarebbero stati loro, i vicini di casa, secondo una proposta della Lega, a tenere d'occhio i dirimpettai loschi e a segnalarli alla polizia in nome della sicurezza. Non è mica solo un'ideuzza di questi balenghi di oggi, ricordo il grande e raffinato Rino Formica quando per combattere l'evasione fiscale gridò «denuncia il tuo vicino» e oggi, nessuno lo sa, denuncia il tuo vicino è un'opportunità codificata, e senza nemmeno l'obbligo di dichiararsi con nome e cognome: la Guardia di finanza non procederà ma ne terrà conto, diciamo così. Stupendo, no? Delazione non è una brutta parola, disse un giorno Raffaele Catone, quand'era il totem dell'Anticorruzione e commentava con trasporto il whistleblowing, la legge per proteggere chi addita il collega sospettato di intascarsi mazzette (in fondo fu la magica catena di Sant'Antonio alla base di Mani pulite). Potrei andare avanti per pagine, parlerei per esempio di quando si voleva imporre ai medici di pronto soccorso di consegnare i clandestini alla polizia: è il rimedio a tutto, è il tentativo indefesso di elevare la delazione a sistema, cioè la soluzione vincente del fascismo, l'unico modello a cui continuiamo a ispirarci. —

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA
ISOLANI ISTITUTO OTTICO
PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA

€ 2 in Italia — Giovedì 15 Ottobre 2020 — Anno 156°, Numero 284 — ilsole24ore.com

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

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

**Cashback**
Acquisti di Natale pagati con carta o bancomat: sconti al via da subito
Mobili e Parente — *a pagina 27*

**Rapporti Lombardia**
Malpensa cargo hub per la farmaceutica
*—Domani nelle edicole della Lombardia*

**Sud**
Porti, Gioia Tauro recupera traffico
*—Domani in Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia e Sardegna*

MD
Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 19607,73 +0,25% | SPREAD BUND 10Y 125,00 +3,80 | €/$ 1,1750 -0,31% | BRENT DTD 41,64 +1,66% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

# Pensioni, scivoli agevolati in arrivo

LA LEGGE DI BILANCIO

In manovra facilitate le uscite per aziende con esuberi e le staffette generazionali

Sterilizzato l'impatto del Pil sui contributi, prorogati Ape sociale e Opzione donna

*Edizione chiusa in redazione alle 22*

Le nuove pensioni non subiranno effetti dalla caduta del Pil: nella manovra una misura sterilizzerà gli effetti negativi sulla rivalutazione del montante contributivo. La legge di bilancio, che dovrebbe andare al Cdm sabato, prevede tra l'altro la proroga di Opzione donna e Ape sociale, "scivoli" agevolati per le aziende con esuberi di personale, staffette generazionali, isopensione agevolata e part time verticale. Si valuta un nuovo semestre di silenzio-assenso per i fondi pensione. **Colombo** e **Rogari** — *a pag. 3*

**5 miliardi**
Somma massima a disposizione per coprire la cassa Covid 2020-21

**Proroga 2021**
Cassa Covid per le imprese con fatturato ridotto
**Giorgio Pogliotti** — *a pag. 2*

**23 miliardi**
è il deficit aggiuntivo messo in campo il prossimo anno per la manovra di bilancio

**Prima bozza**
Al prossimo Consiglio il Recovery plan italiano
**Gianni Trovati** — *a pag. 2*

# Le imprese di Italia, Francia e Germania: su Brexit serve l'intesa

APPELLO CONGIUNTO

Per Confindustria, Medef e Bdi il no deal dopo la crisi Covid sarebbe ingestibile

«Il negoziato sulla relazione futura tra Unione europea e Regno Unito è entrato in una fase cruciale. A poche settimane dalla scadenza del 31 dicembre il rischio di non accordo è una possibilità concreta. Ne scaturirebbero una serie di conseguenze per le nostre imprese e per i nostri cittadini: dazi e controlli doganali, burocrazia, ritardi, blocchi, delocalizzazioni». Questo in sintesi il documento-appello firmato dai presidenti delle Confindustrie di Italia, Francia e Germania Carlo Bonomi, Geoffroy Roux de Bézieux (Medef) e Dieter Kempf (Bdi). «Qualunque cosa accada dopo il 31 dicembre - aggiungono i tre presidenti - i legami tra noi e i nostri amici oltre che partner e alleati britannici, resteranno comunque forti. **Picchio** e **Romano** — *a pag. 5*

PRESTITI COVID

Proroga garanzia, domande boom
**Mobili e Serafini** — *a pag. 4*

IL PROGETTO DI TERNA

**Sostenibilità.** La nuova stazione elettrica realizzata da Terna sull'isola di Capri e progettata dall'architetto Enrico Frigerio

## Via al maxi cavo sottomarino per portare elettricità a Capri

È stato il premier Giuseppe Conte a inaugurare ieri a Capri la nuova linea progettata da Terna per portare l'elettricità sull'isola e chiudere l'inquinante centrale a gasolio. L'investimento complessivo è di 150 milioni di euro. La nuova linea elettrica, realizzata con cavi sottomarini da Capri a Sorrento, misura 19 chilometri. **Celestina Dominelli** — *a pag. 15*

REGOLE UE/ 1

## EUROPA ASIMMETRICA SULLE BANCHE

di **Antonio Patuelli**

In questo 2020, di fronte all'inaspettata grave pandemia, le istituzioni europee hanno positivamente sorpreso sia i critici della Ue, sia i suoi convinti sostenitori.

*—Continua a pagina 22*

REGOLE UE/ 2

## L'ALLARME FMI CHIEDE SUBITO RISPOSTE

di **Marco Onado**

Il segnale d'allarme lanciato dal Fondo monetario internazionale sul futuro delle banche dopo l'epidemia richiede una pronta risposta soprattutto in Europa.

*—Continua a pagina 22*

# Covid, impennata record di casi: 7.332

EMERGENZA SANITÀ

Conte: fondamentale il rispetto delle regole per evitare il peggio

Impennata record dei casi positivi al covid: ieri sono stati registrati 7.332 nuovi contagi a fronte di oltre 152mila tamponi. I decessi sono invece 43, i nuovi ricoveri sono stati 400. La Regione con il maggior numero di casi è la Lombardia (1.844) seguita dalla Campania con 818 e il Veneto con 657. Il premier Conte parla di situazione che preoccupa e invita al rispetto delle regole. Al momento gli ospedali non sono sotto pressione ma allarma l'escalation della malattia. Uno dei nodi più critici è il trasporto pubblico locale: la capienza dei mezzi rimane all'80%. **Marini, Morino** e **Sorrentino** — *a pag. 7*

STATO DI EMERGENZA

Francia, Macron annuncia: coprifuoco a Parigi e nelle città dei focolai

*—Servizio a pagina 7*

## Cdp studia due newco per rilevare Autostrade

LA TRATTATIVA

L'offerta vincolante di Cdp per l'88% di Autostrade per l'Italia potrebbe arrivare sul tavolo di Atlantia lunedì 19. Nulla può essere dato per scontato e tempi stretti per incastrare diversi tasselli. Prima di tutto il prezzo e l'eventuale "sconto manleva": si parla di un'operazione da 10-11 miliardi. Tra i nomi che affiancheranno Cdp si parla di Blackstone, Kkr e F2i. Altro tassello è la struttura dell'acquisizione: c'è l'idea di creare due distinti veicoli. Non è tutto sulla trattativa Governo-Atlantia si rialfaccia l'incognita dello stato di manutenzione della rete. **Galvagni** e **Caprino** — *a pag. 16*

STUDIO MEDIOBANCA

Poche tasse e ricavi record Big del web sempre più ricchi
**Antonella Olivieri** — *a pag. 18*

PANORAMA

TIMORI DI DISORDINI

## Elezioni in Usa, Guardia Nazionale pronta a intervenire

Gli uomini della Guardia Nazionale sono pronti a intervenire se dopo il voto in Usa le forze dell'ordine dovessero avere bisogno di aiuto nel fronteggiare proteste. Lo ha detto parlando al Pentagono Ryan McCarthy, il ministro dell'Esercito dell'amministrazione Trump, specificando però come finora non è arrivata alcuna richiesta. McCarthy ha spiegato che il ruolo della Guardia Nazionale in caso di disordini è solo quello di aiutare a proteggere le proprietà federali. — *a pagina 23*

ENERGIA

## La Russia rilancia l'idea di una Opec per il gas

Un'Opec anche per il gas, che consenta ai grandi produttori di coordinarsi per tagliare l'offerta e sostenere i prezzi sul mercato. L'idea non nuova è stata rilanciata ieri dal ministro russo dell'Energia Alexander Novak. — *a pagina 16*

RE-ECONOMY SUMMIT

## Sostenibilità, la bussola per rimanere sul mercato

**Jacopo Giliberto** — *a pagina 15*

GRANDE DISTRIBUZIONE

## Iperal prevede 1 miliardo di ricavi nel prossimo anno

In un settore a forte competitività come quello della grande distribuzione, la catena Iperal stima un miliardo di ricavi nel 2021 e ben 20 nuove aperture nei prossimi cinque anni. Lo spiega il presidente e ad, Antonio Tirelli. — *a pagina 12*

OGGI IN EDICOLA

«Come funziona il cibo», secondo manuale per capire il mondo intorno a noi

Al costo di 13,90 euro oltre il prezzo del quotidiano

nòva.tech
IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

## Viaggi, cura anti Covid con digitale e destinazione

**Alessia Maccaferri** — *a pag. 31*

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Giovedì 15 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 285 - € 1,20
Santa Teresa d'Avila

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366,tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale – D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbinamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50- a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Tirrenica (da Fallonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6960

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

VUOLE IMPEDIRE IL NATALE

# Conte semina il panico

*Nuovo lockdown per dicembre*
*Il premier non dice no e avverte*
*«Colpa vostra se non obbedite»*

*Raggiunto il record di contagi*
*ma pure quello di tamponi fatti*
*E i casi gravi sono ancora pochi*

*Il problema vero è nei trasporti*
*Lo dicono, ma non fanno nulla*
*Bus e metro sono pieni all'80%*

I NOSTRI PESCATORI SEQUESTRATI IN LIBIA

## È più urgente di tutto, ridate il figlio a Rosetta

DI FRANCO BECHIS

*Non ho idea di quanti sforzi e quante ore al giorno il nostro ministro degli Esteri Luigi di Maio e il nostro presidente del Consiglio Giuseppe Conte dedichino al tenativo di riportare in Italia i 18 pescatori di Mazara del Vallo tenuti in ostaggio in Libia dalle milizie del generale Haftar. Ma sicuramente sono troppo poche, perché dal primo settembre ad ora non hanno ottenuto nulla. Eppure non c'è nulla di più urgente che fare riabbracciare figli e mariti a mamma Rosetta e alle altre straordinarie donne siciliane che da settimane cercano di dare la sveglia a Roma a un Palazzo addormentato. Eppure nel gennaio scorso scandalizzando la comunità diplomatica il premier Conte ha ricevuto a Palazzo Chigi Haftar, che è stato coccolato anche in Francia. Non mancano quindi canali diretti. Quegli italiani devono tornare subito a casa, costi quel che costi.*

DI FRANCESCO STORACE

Adesso stanno davvero esagerando, dalle parti di Palazzo Chigi. Dopo troppi mesi di reclusione domiciliare inflitti ai cittadini, i signori del governo preparano altre sorprese al popolo italiano: già si parla di lockdown, prima a livello locale e poi generale, tra Natale e Capodanno. (...)

Segue a pagina 6

Porte girevoli al Tesoro

### Padoan a Unicredit l'ultimo cambio di casacca

Paragone a pagina 9

La scalata al Campidoglio

### Sgarbi candidato sindaco «Corro per il centrodestra»

Martini a pagina 8

Emergenza Coronavirus

### Dal governo soldi per evitare il taglio delle pensioni

Caleri a pagina 3

Con l'Olanda non basta Pellegrini: 1-1

## La nazionale resta imbattuta ma perde la vetta del girone

Rocca a pagina 28

Continua il caos tamponi. Ieri traffico in tilt a Monte Mario per le code al Santa Maria della Pietà

# Tutti in fila ma il drive-in chiude i cancelli

Sulla linea Roma-Viterbo

### Soppressi oltre 60 treni È ressa tra i pendolari

Magliaro a pagina 17

••• Ieri lunga fila per fare il test al Santa Maria della Pietà, ma due ore prima della chiusura prevista, la direzione ha fatto chiudere l'ingresso sbarrando l'accesso alle automobili. Cittadini imbufaliti per la lunga attesa andata vuoto che aveva tra l'altro bloccato anche le vie limitrofe. Ma è caos in ogni centro analisi della città.

Sbraga a pagina 15

La classifica delle Regioni

### La sanità nel Lazio crolla Adesso è quindicesima

a pagina 14

*Al teatro in duecento.*
*Al ristorante in trenta.*
*In Campidoglio*
*da sola.*
*Virginia*

▸in edicola a Roma e Milano

ESCLUSIVO:
Cardinale Pell: le mie prigioni, il diario del porporato assolto

CRIPTOVALUTE:
Economia e Stato alla prova bitcoin

ATTACCO ALLA VITA:
Ma l'embrione è qualcosa o qualcuno?

Abbonati su www.iltimone.org

Fede e ragione per non perdere la rotta

Il diario di Maurizio Costanzo

*Si fa, giustamente, un gran parlare di vaccini. Il vaccino influenzale, quello contro le polmoniti e quello, importantissimo, contro il Covid 19. E se, all'improvviso, qualche benemerito trovasse il vaccino contro la gelosia, quello contro il tradimento, quello contro la sfiga, quello contro l'invidia? Diciamo la verità: correremmo tutti a vaccinarci ma poi, perché questa è la natura dell'uomo, ci lasceremmo andare ad altri difetti fino allora sconosciuti. Bisognerebbe cambiare la testa degli uomini, ma in quel caso non c'è vaccino che tenga. Torniamo con i piedi per terra e facciamo voti perché si trovi presto il vaccino contro il Coronavirus.*

Giovedì 15 Ottobre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 243 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

Sottraendo Autostrade ai Benetton si finirà per risarcirli usando i soldi della Cdp, che poi sono quelli degli italiani

*Domenico Cacopardo a pag. 4*

www.italiaoggi.it

# ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO




# Aiuti alle imprese, c'è più tempo

*Prorogati i termini per chiedere alle banche i finanziamenti garantiti, per la moratoria sui prestiti, le ricapitalizzazioni, il sostegno alle aziende più grandi*

**LEGGE DI BILANCIO**

**In arrivo imposte per cassa mensili e tetto alle detrazioni fiscali**

*Bartelli a pag. 25*

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**

***DecretoAgosto** - La legge di conversione*

***Fisco** - Financial transaction tax, la risposta a interpello*

***Superbonus** - Il provvedimento con il nuovo modello di comunicazione*

Le imprese avranno più tempo per richiedere e negoziare nuovi finanziamenti con le banche appoggiandosi alla garanzia dello Stato al 90%, per la moratoria sui prestiti, per la ricapitalizzazione delle imprese e per gli aiuti alle imprese di grandi dimensioni. Questi dovrebbero essere gli effetti della proroga del Quadro temporaneo per le misure di aiuto di stato a sostegno dell'economia nell'emergenza del Covid-19 fino al 30 giugno 2021.

*Lenzi a pag. 31*

**STRETTA IN ARRIVO**

**Monopattini, Firenze e Genova chiedono regole più dure**

*Merli a pag. 11*

## Salvini sta studiando il piano B che Renzi non aveva. E si è visto com'è andata a finire

La svolta moderata di Matteo Salvini non è detto avvenga, «saranno decisivi i prossimi mesi e cosa accadrà con i fondi del Recovery fund, quanto e quando arriverà... Se l'Italia non riceverà gli aiuti promessi, sarà l'attuale Lega a capitalizzare i consensi». Così Giovanni Orsina, storico e politologo, direttore della School of government della Luiss-Guido Carli di Roma, che sul tour di Giorgetti e Salvini in Europa dice: «Serve a dimostrare dinamismo politico, a creare ponti, a tenere rapporti, ad aprire un altro canale. A crearsi un piano B. Un politico del resto deve farlo. Solo Renzi aveva un piano A e basta. E si è visto come è finita».

*Ricciardi a pag. 7*

**DIRITTO & ROVESCIO**

*Da questa settimana, con la sostituzione delle giganteschе insegne, l'immenso ipermercato Auchan di Guardamiglio (in provincia di Lodi, che era il gioiello dei molti supermercati italiani del gruppo francese, si chiama Conad. Per questa vicenda economica si potrebbe riesumare il Bollettino della Vittoria firmato nel 1918, alla fine della prima guerra mondiale, dal generalissimo Armando Diaz che si concludeva così: «I resti di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo risalgono in disordine e senza speranza le valli che avevano disceso con orgogliosa sicurezza». Auchan, forte dei suoi mezzi e della sua tecnologia, aveva dilagato in Italia con la convinzione di entrare come il coltello nel burro. Fece errori clamorosi, di tipo sostanzialmente colonialistico, inondando gli scaffali di vini, formaggi, prodotti di bellezza e persino di abbigliamento francese. Producendo un rigetto nella clientela. Al resto ha provveduto la crisi. In Italia e in Francia. Per Conad è una bella vittoria anche se resta difficile da giocare fino in fondo.*

**CORTE COSTITUZIONALE**

**Licenziamenti, il ricorso cautelare evita la decadenza**

*Ferrara a pag. 32*

**BELT&ROAD INITIATIVE**

**Prodi, la Bri iniziativa di grande intelligenza politica**

*Nicastri a pag. 16*

**DIRITTO ALLO STUDIO**

**Paolo Crepet, regioni ciniche sull'istruzione a distanza**

*Valentini a pag. 10*

**MA NON È COLPA DELL'ITALIA**

**Cartolina da Roma ci ha messo 51 anni ad arrivare in Germania**

*Giardina a pag. 14*

**MOHD SBARCA A MILANO**

**Il design on-line ora si vende in negozio con l'aiuto di esperti**

*Sottilaro a pag. 17*

**MEDIA**

**Champions League, Amazon spariglia le carte dei diritti tv**

*a pag. 19*

*Con «Il superbonus e le altre detrazioni edilizie» a € 6,00 in più; con «La riforma del no profit» a € 8,90 in più*

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 162 - Numero 285

QN Anno 21 - Numero 285

# LA NAZIONE

GIOVEDÌ 15 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Focolaio a Vicofaro, nessuno può entrare o uscire. La polizia circonda l'area

## La parrocchia dei migranti diventa una zona rossa

Ulivelli a pagina 17

ristora INSTANT DRINKS

# Coprifuoco in Francia e Germania

L'ordine di Macron: parigini in casa dalle 21 alle 6 del mattino. La Merkel chiude i locali alle 23. Misure analoghe in mezza Europa
Contagi italiani al massimo storico (ma con 150mila tamponi e moltissimi asintomatici). Stallo su scuola e trasporti

Servizi da p. 3 a p. 8

I sospetti sul governo Conte

## Ma purtroppo il virus non è un complotto

**Michele Brambilla**

Accanto alla tesi negazionista («il virus non esiste») ne circola una diciamo riduzionista, e anche parecchio complottista, secondo la quale l'epidemia c'è, ma è sovrastimata dal nostro governo che ne trae pretesto per prolungare lo stato di emergenza, per tenere tutti noi sotto controllo e quindi per mantenere il potere il più a lungo possibile.
Ora, questa tesi è sostenuta senz'altro al bar, da quelli che per garantire la verità delle proprie affermazioni concludono con un rassicurante «te lo dico io». Ma è sostenuta, sia pure in modo più soft, anche da persone tutt'altro che incolte, e affatto digiune di politica.

Continua a pagina 2

**PER GLI SCIENZIATI POTREMMO ARRIVARE ALLE FESTE IN LOCKDOWN**
**CONTE: NON FACCIO PREVISIONI, DIPENDERÀ DAI COMPORTAMENTI**

## NATALE SOTTO TIRO

Passeri a pagina 4

DALLE CITTA'

Firenze

## Calca sui bus Rischio contagi Ora i passeggeri hanno paura

Servizi a pagina 16 e in Cronaca

Firenze

## Piazze blindate Palazzo Vecchio chiede rinforzi

Fichera in Cronaca

Firenze

## Botte per la droga Denunciato dai genitori

Servizio in Cronaca

Sondaggio Ipsos per la fondazione Sussidiarietà

## Il 56 % degli italiani deluso dalla democrazia

Marmo alle pagine 10 e 11

Milano, il pm chiude le indagini dopo quattro anni

## Stilista trovata impiccata «L'ha uccisa il fidanzato»

A. Giorgi a pagina 15

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 244

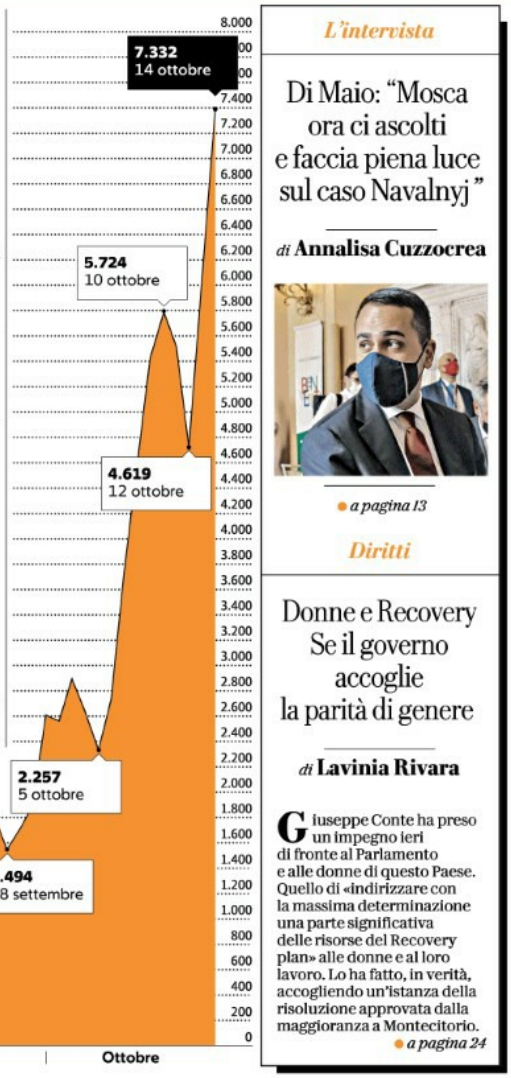
Giovedì 15 ottobre 2020

In Italia € 1,50

# Record di contagi "Natale a rischio"

Ieri 7332 nuovi positivi. Allo studio lockdown parziali in Lombardia e Campania
L'ombra del Paese in quarantena per le feste. Conte: insieme possiamo evitarla

## Francia, coprifuoco dalle 21 alle 6 per 20 milioni




**Così la pandemia è ritornata a crescere**

Variazione totale contagiati in assoluto rispetto al giorno precedente
Dati del ministero della Salute

*L'editoriale*

### La partita che spetta a noi

di **Ezio Mauro**

Poiché ognuno di noi agisce in base alle proprie convinzioni, ma tenendo conto delle circostanze in cui ci muoviamo, stiamo nuovamente cambiando lo spirito collettivo del Paese davanti alla seconda ondata della pandemia.

a pagina 25

Un numero così alto di contagi in un solo giorno non si era mai visto in Italia dall'inizio della pandemia: 7.332. Ma neanche un numero così alto di tamponi: 152.196. Aumentano i ricoveri, 43 le vittime. Allo studio chiusure parziali in Lombardia e Campania. C'è chi, come il virologo Crisanti, pensa a un lockdown a Natale. Il premier Conte: «Non faccio previsioni per Natale, faccio previsioni in questo momento delle misure più adeguate per prevenire un lockdown ma molto dipenderà dal comportamento di tutti». In Francia coprifuoco per 20 milioni di persone.

di **Bocci, Ciriaco, D'Argenio Giannoli, Giovara** e **Ziniti**

da pagina 2 a pagina 6

*Il male e gli altri*

### E io avrò cura di te

di **Massimo Recalcati**

Ne *La peste* Albert Camus descrive l'esperienza della malattia e della morte nella forma estrema di una epidemia pestilenziale. Il pastore della città invasa dalla peste tiene due prediche in due diversi momenti.

a pagina 27

*L'intervista*

### Di Maio: "Mosca ora ci ascolti e faccia piena luce sul caso Navalnyj"

di **Annalisa Cuzzocrea**



a pagina 13

*Diritti*

### Donne e Recovery Se il governo accoglie la parità di genere

di **Lavinia Rivara**

Giuseppe Conte ha preso un impegno ieri di fronte al Parlamento e alle donne di questo Paese. Quello di «indirizzare con la massima determinazione una parte significativa delle risorse del Recovery plan» alle donne e al loro lavoro. Lo ha fatto, in verità, accogliendo un'istanza della risoluzione approvata dalla maggioranza a Montecitorio.

a pagina 24

*La manager arrestata*

### Le mille maschere di lady Vaticano

di **Cristina Cucciniello** e **Giuliano Foschini**

Lilian. Ci Emme. Cecile M. Tredici, Cecil Emme. Cecilia Marogna, la nuova dama nera del Vaticano, è una. Ma in realtà è molte altre. È una ragazza sarda, un po' massone.

a pagina 19

con un articolo di **Bulfon** e **Coccia**

*Domani il Venerdì*

### Loren e Aspesi dialogo sul cinema "Io, sempre Sophia"

*Sfida disertata con la Juve*

### Punito il Napoli 3-0 a tavolino e 1 punto in meno

di **Domenico Marchese** e **Matteo Pinci**

Non si sono verificate cause di forza maggiore che abbiano impedito al Napoli di raggiungere Torino. Questa la conclusione a cui è giunto il giudice sportivo che ha inflitto il 3-0 a tavolino.

a pagina 37

con un articolo di **Azzi**

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

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

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

con Carlo Petrini "Terra Futura" € 11,40

N2

**La sentenza** Juve-Napoli 3-0 De Laurentiis fa subito ricorso
GUGLIELMO BUCCHERI – P. 28

Ronaldo lascia Caselle sull'ambulanza

**Furbate e doppi standard: la serie A verso il caos**
GABRIELE ROMAGNOLI

In questo tempo è difficile mandare avanti un'azienda, un istituto scolastico, un campionato di calcio. C'è un solo modo per provarci (e senza garanzia di riuscirci): darsi delle regole certe e imporne il rispetto.
CONTINUA A PAGINA 21

**Nations League** Italia pari Gli azzurri perdono la vetta
BRUSORIO, D'ORSI E GARANZINI – P. 29

eVa www.acquaeva.it


# LA STAMPA

GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.283 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN


eVa www.acquaeva.it

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

DA INIZIO GENNAIO CADE IL DIVIETO, MA LA CIG SI ALLUNGA. INCENTIVI A CHI ASSUME. ORA CONTE NON ESCLUDE IL MES

## Covid, via il blocco dei licenziamenti

Un milione di lavoratori a rischio. Intervista a Spada (Assolombarda): "Difficili gli organici di prima"

PERCHÉ IL VIRUS NON È SOLO UN'INFLUENZA

## OPERAZIONE TRASPARENZA SUL LAVORO

ELSA FORNERO

Gli economisti non sono, come spesso si pensa, dei tecnici freddi, privi di un'anima: un economista non solo può, ma deve, provare a mettersi nei panni di un lavoratore (lavoratrice) che il prossimo gennaio rischia di trovarsi senza lavoro, se, come pare, il divieto di licenziamento non sarà prorogato. E deve altresì considerare che lo stesso lavoratore può aver ricevuto solo parte dei soldi della cassa integrazione in deroga decretata dal governo; che può aver figli i quali, dopo aver perso metà dell'anno scolastico passato, rischiano di tornare alle lezioni a distanza, senza magari disporre di un computer, e forse un genitore in casa di riposo che non può andare a trovare, anche solo per trasmettergli un gesto di tenerezza.

Come economista immersa in questa situazione, che solo un anno fa sarebbe parsa degna di fantascienza, provo sensazioni diverse. La prima è di rabbia nei confronti dei negazionisti; di quelli per i quali il Covid "è solo un'influenza"; di chi s'indigna per l'imposizione della mascherina o addirittura teme "derive autoritarie" (magari dopo aver acclamato chi invocava i "pieni poteri" non molto tempo fa). Queste posizioni possono avere conseguenze devastanti sui comportamenti, aumentare i contagi e implicare nuove chiusure e nuovi disastri economici. Come se non bastassero il 9 per cento di perdita del Pil, il mezzo milione di posti di lavoro persi e l'aumento stratosferico del debito pubblico già verificatisi.
CONTINUA A PAGINA 21
DE STEFANI, MAGRI, MONTICELLI, SORGI E L'INTERVISTA DI GRISERI – PP. 2-5

LA PANDEMIA

## Parigi, coprifuoco dalle 21. Macron: in casa non più di 6 a tavola

LUDOVIC MARIN / AFP
Una statua con la mascherina nella piazza davanti alla Torre Eiffel

MARTINELLI E OLIVO – PP. 8-9

ENNESIMA IMPENNATA DI CASI: PIÙ DI MILLE SOLTANTO NEL CAPOLUOGO LOMBARDO

## Torna l'incubo lockdown, Milano trema

Contagi record a quota 7332, il numero più alto di sempre: è stato superato il picco di marzo. Ora il premier Conte non esclude un lockdown per Natale. Se la diffusione del virus crescerà, il governo potrebbe fare ricorso a serrate a tappe per cinema, bar, parrucchieri, negozi ma non per le attività produttive. Situazione critica a Milano dove solo ieri si sono contati 1032 casi. Fontana: «Non possiamo escludere nulla». BERTINI, CARRATELLI, FERRUA E POLETTI – PP. 6-7

LE INTERVISTE

IL MICROBIOLOGO: LA CURVA SALIRÀ ANCORA

### Crisanti: "Chiudiamo o avremo tanti morti"

PAOLO RUSSO

«Mamma mia che disastro». Dopo la lettura dei contagi, ieri pomeriggio, al telefono ha una voce sconsolata il microbiologo Andrea Crisanti. – PP. 6-7

IL FILOSOFO: VEDO TROPPE DISEGUAGLIANZE

### Cacciari: "Piango un Paese disperato"

FEDERICO GEREMICCA

«Sì, lo avete visto, no? Mi sono commosso. E allora? Dov'è la sorpresa?». Il filosofo Massimo Cacciari davvero non capisce la curiosità. – P. 5

L'INTERVENTO

IL TEMPO DI UNA SVOLTA CULTURALE VERDE

## RIVOLUZIONE BAUHAUS PER L'EUROPA

URSULA VON DER LEYEN *

Chicago, Tel Aviv, Ascona, Dessau, Kaliningrad. Paul Klee, Kandinsky, Anni Albers, László Moholy-Nagy, Iwao Yamawaki. Fondato a Weimar nel 1919 da Walter Gropius e un gruppo di amici, questo movimento per l'architettura, l'arte e il design assunse rapidamente una dimensione internazionale. Da oltre un secolo plasma il pensiero creativo, il design dei mobili e i paesaggi urbani in tutto il mondo.

CONTINUA A PAGINA 21

IL CASO

AGGREDITA DA CALDO E INQUINAMENTO

## SE SPARISCE LA BARRIERA CORALLINA

FERDINANDO BOERO

La Grande barriera corallina australiana è stata costruita da organismi viventi, i coralli, cresciuti nel corso di millenni sugli scheletri dei loro predecessori, generazione dopo generazione. È lunga più di duemila chilometri, sta bene al caldo e non tollera sbalzi di temperatura. Il riscaldamento globale produce ondate di calore che superano i limiti di tolleranza dei coralli: metà della Grande Barriera è morta. I ricercatori australiani hanno registrato diversi momenti di crisi in passato, ma mai come questo. È sono sgomenti e infuriati. Perché è il nostro stile di vita ad uccidere la Grande Barriera. Siamo una specie che brucia carbonio e produce anidride carbonica. – P. 17 CAPORALE – PP. 16-17

COALVI RAZZA PIEMONTESE Coalvi

BUONGIORNO

## Una bella parola

MATTIA FELTRI

A me quella di Roberto Speranza – denunciare le feste troppo affollate dei vicini – pareva un'idea come tante. Questa improvvisa e tamburreggiante rivolta libertaria, anche a norma ritirata, proprio non la capisco: la nostra è una repubblica fondata sui vicini di casa, e alla loro collaborazione si appellava il grillino Stefano Buffagni per smascherare i percettori di reddito di cittadinanza con villa al mare e Kawasaki in garage. Sarebbero stati loro, i vicini di casa, secondo una proposta della Lega, a tenere d'occhio i dirimpettai loschi e a segnalarli alla polizia in nome della sicurezza. Non è mica solo un'ideuzza di questi balenghi di oggi, ricordo il grande e raffinato Rino Formica quando per combattere l'evasione fiscale gridò «denuncia il tuo vicino» e oggi, nessuno lo sa, denuncia il tuo vicino è un'opportunità codificata, e senza nemmeno l'obbligo di dichiararsi con nome e cognome: la Guardia di Finanza non procederà ma ne terrà conto, diciamo così. Stupendo, no? Delazione non è una brutta parola, disse un giorno Raffaele Catone, quand'era il totem dell'Anticorruzione e commentava con trasporto il whistleblowing, la legge per proteggere chi addita il collega sospettato di intascarsi mazzette (in fondo fu la magica catena di Sant'Antonio alla base di Mani pulite). Potrei andare avanti per pagine, parlerei per esempio di quando si voleva imporre ai medici di pronto soccorso di consegnare i clandestini alla polizia: è il rimedio a tutto, è il tentativo indefesso di elevare la delazione a sistema, cioè la soluzione vincente del fascismo, l'unico modello a cui continuiamo a ispirarci.

IL CALORE CI UNISCE.
Italgas
www.italgas.it

**Il boom di contagi congela le richieste di mutui e surroghe**

Dopo quattro mesi di crescita nella seconda settimana di ottobre le domande sono scese di quasi l'8%

**Campo a pagina 12**

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

**In tribunale si scalda la battaglia Lvmh-Tiffany**

Mentre è in arrivo l'ok dell'Antitrust Ue all'operazione

**Molinu in *MF Fashion***

Anno XXXII n. 204
Giovedì 15 Ottobre 2020
€2,00 Class editori

IL CALORE CI UNISCE.
Italgas
www.italgas.it

EFFETTI DELLA PANDEMIA UN NUOVO LOCKDOWN MINACCIA L'OCCIDENTE MA NON IL DRAGONE

# Il mondo trema, la Cina vola

*Le **borse** del Paese asiatico valgono **10 trilioni**, per le blue chip **+14%** da inizio anno*
*Se la Repubblica Popolare **corre**, Europa e Usa chiudono. **Conte**: sono preoccupato*
*Ma la **finanza** regge e i re di Wall Street macinano utili: **Goldman Sachs** li raddoppia*

Belt & Road Initiative 3 **PRODI: LA VIA DELLA SETA? UNA GRANDE OCCASIONE PER L'ITALIA**

IL TESORO AL LAVORO

***In arrivo il comitato ad hoc: tutto pronto per il lancio del primo Btp Green***

*AUTOSTRADE*

**La borsa fiuta l'accordo e fa scattare Atlantia: +9%**

LA JV DI LEONARDO

***In missione sulla Luna e su Marte: due contratti spaziali per Thales Alenia***

HAL service

IL PRIMO MINIBOND
DI CROWDFUNDME
QUOTATO SU EXTRAMOT PRO³
DI BORSA ITALIANA

ADVISORS
ARPE AG GROUP
Nctm

CO-COLLOCATORE
Volksbank

**Il Piccolo**

**Trieste**

doccia fredda per i pescatori

## La Soprintendenza blocca la costruzione della diga a Salvore

*In una zona importante per i resti archeologici che «vanno preservati». Il disappunto dell' Autorità portuale di Umago*

VALMER CUSMA

ISTRIA - QUARNERO - DALMAZIA

La Soprintendenza blocca la costruzione della diga a Salvore

In una zona importante per i resti archeologici che «vanno preservati». Il disappunto dell'Autorità portuale di Umago

L'Istria resta la regina dei produttori d'olio grazie all'innovazione



UMAGO Doccia fredda per i pescatori di Salvore punto estremo a ovest della Croazia che speravano nella costruzione della diga foranea in tempi brevi, a protezione delle loro imbarcazioni non di rado danneggiate dalle impetuose folate dei venti di libeccio, ponente e maestrale. Ebbene il progetto della diga frangiflutti che avrebbe posto fine alle loro ansie e preoccupazioni è stato bocciato dalla Soprintendenza ai beni culturali di Pola. Secondo quest' ultima l' area di Salvore è una delle zone più ricche dal punto di vista archeologico e il suo porto non può essere contaminato dal cemento. Dei resti antichi di questo porto nel 1540 scrive il geografo Pietro Coppo di Pirano indicando che sono visibili i resti di edifici e che con la bassa marea affiorano i resti del vecchio porto romano. All' epoca il porto era protetto da due dighe frangiflutti costruite in maniera simmetrica sulla punta ovest della baia. Quella settentrionale è stata ricostruita nel 1996 e su di essa ora sorge un faro. E grazie alla vicinanza con Aquileia, Salvore fu una tappa importante per i commerci marittimi. Ma torniamo ai giorni nostri. «É come se si costruisse una diga in calcestruzzo nel mezzo dell' Arena di Pola» cosi Marko Uhac della Sovrintendenza. Secondo il progetto, la diga avrebbe ricalcato grosso modo quella meridionale di epoca romana ora sommersa dal mare. Dunque un progetto da rifare da cima a fondo con ulteriore dispendio di energie e soprattutto di tempo che sicuramente non gioca a favore dei pescatori. «Non ci resta che ripartire da zero», commenta amareggiato il direttore dell' Autorità portuale di Umago. É stata dunque di breve durata la soddisfazione per il recente ammodernamento dello scalo scalo portuale di Salvore principalmente con i fondi dell' Unione europea. Ora qui c' e' una base della Guardia costiera, per cui questo porto istriano ricopre un' importanza strategica per la Croazia. Con il passare degli anni infatti, il porto era diventato troppo stretto per ospitare tutti, tenuto conto pure dell' aumento della flotta peschereccia, con imbarcazioni sempre più grandi. Di conseguenza, cambiare era diventato d' obbligo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**MF**

**Trieste**

Ma per Geraci (Università di Nottingham Ningbo) l' Italia deve decidere a livello politico se sfruttare o meno l' opportunità

## L' occasione asiatica per il rilancio dei porti tricolori

GIORGIO NICASTRI

MERCATI MF 17

LA CINA CONTINUERÀ A INVESTIRE IN ITALIA, MERCATO-CHIAVE PER IL PAESE ASIATICO

Il virus non ferma la Belt & Road

Terzo forum sulla nuova Via della Seta organizzato da Class Editori in collaborazione con la Xinhua. Nei primi 7 mesi del 2020 esportazioni tricolori per 6 miliardi. Opportunità per energia e innovazione

Prodi: la Bri è una vera occasione di cooperazione

Ma per Geraci (Università di Nottingham Ningbo) l'Italia deve decidere a livello politico se sfruttare o meno l'opportunità

L'occasione asiatica per il rilancio dei porti tricolori

Non è difficile supporre quale impatto possano avere, per un Paese marittimo come l' Italia, gli oltre 23 miliardi di dollari di importazioni per via marittima garantiti dalla Cina ogni anno. Eppure, lungi dal dissolversi la polemica sulla convenienza (o meno) a suggellare un legame che può rivelarsi quanto mai fruttuoso per l' Italia. «Dobbiamo decidere internamente, a livello di Paese, a livello politico, se vogliamo fare affari o meno con la Cina, perché non è possibile avere questa discontinuità», ha detto Michele Geraci, prof. of Practice in Economic Policy della University of Nottingham Ningbo. «Ci lamentiamo del 5G, ci lamentiamo che la Cina possa investire nel porto di Taranto, mentre Alexis Tsipras sostiene continuamente di aver triplicato il traffico del Pireo dalla cessione ai cinesi». Adesso, ha proseguito Geraci, «ci preoccupiamo di Taranto e facciamo un can-can mediatico, mentre la Cina due settimane fa ha investito sul porto di Haifa in Israele, che ha un grado di sensibilità geopolitica molto più elevato di quelli che sono già cinesi come Rotterdam, Malta, il Pireo». «Praticamente tutti i porti del mediterraneo sono in mano cinese ma noi abbiamo un dibattito interno molto isterico, fatto di slogan e poca analisi». Intanto, non può non essere notata la ripresa di alcuni porti italiani. «Per il Porto di Gioia Tauro è iniziata una fase di rilancio», ha detto Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell' Autorità Portuale Gioia Tauro, sottolineando che «in un momento di crisi Covid noi siamo uno dei pochi porti internazionali che ha visto aumentare i traffici del 30%». Ripresa anche per il porto di Trieste, in cui la concentrazione di poteri e attività nell' Autorità del Sistema Portuale «permette di creare valore e occupazione: abbiamo più di 500 assunti negli ultimi tre anni», ha detto Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portual del Mare Adriatico Orientale. (riproduzione riservata)

**Start Magazine**

**Trieste**

# La Cina avanza in Africa, la Via della seta sbarca in Algeria

Marco Orioles

La Via della seta sbarca in Algeria. Ecco come e perché La Via della seta sbarca in Algeria. Come riferisce Agenzia Nova , un accordo di cooperazione economica e tecnica è stato firmato lunedì ad Algeri tra il ministero degli Esteri algerino e l' Agenzia cinese per la cooperazione internazionale allo sviluppo, a margine di una visita di una delegazione di alto livello del Comitato centrale del Partito comunista cinese. FIRMATO UN ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA ALGERIA E CINA: PRESTITI IN CAMBIO DI INFRASTRUTTURE E INVESTIMENTI Secondo l' agenzia di stampa ufficiale algerina 'Aps', la missione dei delegati cinesi offre l' occasione per 'promuovere e sviluppare le relazioni tra i due paesi, in particolare nei settori delle infrastrutture, lavori pubblici, trasporti, commercio e investimenti, oltre all' istruzione superiore, alla ricerca scientifica e alle nuove tecnologie', senza infine dimenticare 'il coordinamento e la solidarietà tra i due Paesi nell' ambito della lotta alla pandemia di Covid-19'. L' intesa può però essere considerata come 'un primo passo algerino nella nuova Via della Seta cinese", ha scritto il quotidiano nazionale 'Echorouk'. Con la firma dell' accordo di lunedì il Paese più vasto del continente si candida a diventare uno snodo strategico per l' ingresso delle merci cinesi in Africa. Il tutto, ovviamente, in cambio di ingenti investimenti nelle infrastrutture e prestiti ultra-vantaggiosi concessi dalle banche statali di Pechino. IL FULCRO DELL' ACCORDO E' LA COSTRUZIONE DI UN PORTO AD EL HAMDANIA Il vero fulcro dell' accordo di lunedì è infatti la costruzione del porto in acque profonde di El Hamdania, uno degli scali marittimi più grandi del mondo con un costo stimato di sei miliardi di dollari e un processo di costruzione che dovrebbe durare circa sette anni. Secondo uno studio pubblicato nel 2018, il porto occuperà un' area di 310 ettari, mentre circa 1.916 ettari saranno destinati alle aree logistiche, ovvero porti asciutti e aree di transito terrestre temporaneo per container, che saranno poi trasportati nei paesi del Sahel africano attraverso l' autostrada trans-sahariana che collega l' Algeria alla città di Lagos, in Nigeria, passando per una serie di paesi africani. Come ha spiegato ad 'Agenzia Nova' il professor Michael Tanchum, senior fellow presso l' Istituto austriaco per la politica europea e di sicurezza (Aies), 'Il Marocco ha recentemente superato la Spagna come maggiore capacità di container nel Mediterraneo. Rabat sta sfruttando i suoi porti e la sua rete ferroviaria ad alta velocità in via di sviluppo per creare un corridoio di transito commerciale dall' Africa all' Europa'. Ecco, dunque, che la struttura algerina fungerà da hub commerciale del Mediterraneo in competizione con il porto di Tanger-Med in Marocco. 'Il porto di Hamdania', prosegue Tanchum, 'contribuirà a garantire che l' Algeria non venga emarginata nella corsa per la connettività commerciale euro-africana', ha aggiunto l' accademico. CON IL NUOVO PORTO, L' ALGERIA PUNTA A COMPETERE CON IL PORTO DI TANGER-MED, CON LA TUNISIA E LA NIGERIA Il porto di El Hamdania potrebbe competere anche con la Tunisia, anch' essa interessata a utilizzare i suoi scali marittimi come hub di trasporto chiave per un ipotetico corridoio commerciale Africa-Europa. L' ambizione degli algerini di fare di El Hamdania lo snodo costiero mediterraneo di un corridoio commerciale che si estende inoltre fino a Lagos, in Nigeria, ma qui il fattore in gioco è lo 'stato dell' autostrada transafricana', avverte il professore Tanchum. Per il presidente algerino Tebboune invece 'l' obiettivo strategico di questo porto è quello di togliere dall' isolamento i paesi africani che

non hanno porti marittimi". Come sottolinea l' economista algerino Ibrahim Gandouzi, "il continente africano si prepara ad approvare l' area di libero scambio all' inizio del 2021 e per questo devono essere stabilite condizioni adeguate". Gandouzi aggiunge che "i paesi dell' Africa occidentale e della costa africana ricevono merci importate attraverso il Camerun: il porto di El Hamdania fornirà un mix tra trasporto marittimo e terrestre

**Start Magazine**

**Trieste**

di merci, riducendo costi e tempi'. BYE BYE TRIESTE Per i cinesi, invece, è andata male invece a Trieste, dove la settimana scorsa - malgrado la solenne firma l' anno scorso degli accordi sulla Via della Seta - Hamburger Hafen und Logistik Ag (Hhla ), operatore del porto di Amburgo, è in procinto di diventare primo azionista della Piattaforma logistica del porto, facendo diventare la città adriatica snodo importante per l' integrazione delle reti logistiche e portuali tra porti del Nord e Sud Europa ( qui e qui gli approfondimenti di Start Magazine ). L' investimento, si legge in una nota, darà vita alla 'creazione di un gruppo leader in Europa, in grado di sviluppare a Trieste un terminal a servizio del sistema mare-ferro dei paesi dell' Europa centro orientale, con l' obiettivo strategico di integrare le reti logistiche e portuali del nord e sud Europa'. Secondo il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, l' intesa con il gruppo tedesco dimostra che 'la più compiuta attuazione della Via della Seta non si esaurisce nella Belt And Road Initiative di impronta cinese. Mancava finora una visione forte da parte europea, capace di integrare e bilanciare punto di vista e interessi provenienti dall' Asia', sostiene Zeno D' Agostino. INTANTO A TARANTO Laddove gli investimenti cinesi hanno attirato parecchia attenzione è nel porto di Taranto, al punto di dover scomodare il presidente del Consiglio Giuseppe Conte che ha affermato che non c' è «nessun allarme cinese: gli investimenti in corso sul porto di Taranto sono un segnale di attrattività nei confronti dei grandi gruppi stranieri». Il presidente dell' Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, ne è ancora più convinto. «Davanti a noi c' è una grande opportunità, che è quella di portare Taranto al centro di un progetto internazionale su più fronti: commerciale, industriale e turistico. Gli accordi siglati in queste ore ci danno la spinta decisiva per poter dare questa opportunità alla città e ai nostri imprenditori», ha detto ieri al quotidiano Repubblica . Quanto ai rapporti con la Cina, Prete minimizza: «Mi sento di dire che non esistono, o comunque non c' è nulla che possa rappresentare un pericolo per la sicurezza nazionale, come qualcuno ha detto. Una parte è gestita dai turchi di Ylport», che sono però soci dei cinesi di Cosco. Un altro punto caldo è che l' accordo appena firmato apre le porte di una zona abbandonata da decenni a un insediamento industriale importantissimo come quello del gruppo Ferretti, leader mondiale, che realizzerà a Taranto gusci per gli yacht. Il problema è che il pacchetto azionario Ferretti è in mano a un gruppo cinese, Weichai . «Ma il management', sottolinea Prete, 'è interamente italiano. Ed escludo che l' operazione sia diversa da quella che appare: cioè un importante investimento di sviluppo industriale. Qui parliamo di produzione di scafi. Né di 5G né di altre attività. Non vedo quale possa essere la difficoltà di un investimento come quello di Ferretti. Abbiamo fatto un bando, per il quale nessuno, tranne loro, si è fatto avanti. Ora è in corso la valutazione del progetto di bonifica. Taranto avrà soltanto benefici».

**Corriere del Veneto**

**Venezia**

# Mose, via al sollevamento alle 8 Tredici navi lo dovranno «evitare»

*Navigazione chiusa per otto ore. Autorità della laguna, appello di Thetis: non dimenticateci*

A. Zo.

VENEZIA E MESTRE

Protezione civile
Borrelli visita la Smart control room

Lettera a Rfi per avere l'analisi delle alternative al «rappio»

Mose, via al sollevamento alle 8 Tredici navi lo dovranno «evitare»

Navigazione chiusa per otto ore. Autorità della laguna, appello di Thetis non dimenticateci

Urbanistica, cinquant'anni dal primo corso «Clima e sostenibilità, boom di iscritti»

Propulsori per creare nuovo lavoro

VENEZIA Il pulsante rosso sarà premuto intorno alle 8, anche se fino all' ultimo secondo i tecnici del Consorzio Venezia Nuova e del Provveditorato hanno eseguito delle simulazioni per definire al meglio la marea: e dopo circa un' ora la barriera gialla dividerà la laguna dal mare. Oggi le dighe del Mose si alzeranno per la seconda volta per difendere la città, dopo la «prima» dello scorso 3 ottobre. Le previsioni del Centro maree hanno infatti confermato per le 10.45 un picco di 135 centimetri, a causa del forte vento di scirocco che spirerà in Adriatico: a differenza dell' altra volta, l' ufficio di Ca' Farsetti non aveva specificato che il Mose sarebbe stato alzato, costringendo diversi utenti a chiederlo preoccupati. L' onda lunga del maltempo continuerà anche domani (120 centimetri alle 11) e sabato (picco a 105). Ma è proprio lo scirocco che sta dando filo da torcere ai tecnici, che temono che l' evento possa essere molto repentino. Per questo sarà importante alzare le dighe in tempo e qui si ripropone la grande incognita: che quota sarà lasciata in laguna? Dodici giorni fa si decise di sollevare con largo anticipo e in città l' acqua restò intorno ai 70 centimetri. Oggi probabilmente ci sarà qualche centimetri in più, ma resterebbe la volontà di tenere all' asciutto piazza San Marco e la Basilica, che comunque torneranno sott' acqua domani e sabato, quando le dighe resteranno sul fondale: il protocollo attuale prevede infatti che il «sollevamento in emergenza» scatti con previsioni sopra i 130 centimetri (saranno 110 a regime). «Nulla è ancora deciso», ha spiegato però ieri in serata il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone, che ha stabilito il protocollo con il supercommissario del Mose Elisabette Spitz. La Capitaneria di Porto ieri sera ha diramato l' ordinanza che prevede l' ultimo transito alla bocca di Malamocco alle 7 di mattina, cioè un' ora prima dell' avvio delle operazioni. L' ipotetica riapertura, che però dipende dall' evoluzione della marea (il 3 ottobre durò un' ora più del previsto), sarà alle 15.30. Secondo il planning del Porto ci sono 4 navi che rischiano di essere bloccate prima del sollevamento e 9 che invece dovranno attendere l' abbassamento per arrivare o ripartire, anche se il maltempo potrebbe rallentare le operazioni di carico e scarico. «Abbiamo inoltrato tutte le comunicazioni come previsto e stiamo cercando di far entrare e uscire più navi possibili al di fuori della chiusura delle dighe», spiega il comandante, l' ammiraglio Piero Pellizzari. Ci saranno 2 mezzi per schiera, uno lato mare, uno lato laguna, per evitare che delle barche si avvicinino, oltre al presidio delle forze dell' ordine. Chi contravviene rischia una denuncia penale e una multa. Intanto continua l' agitazione sul fronte del personale. Ieri si è tenuta all' Arsenale l' assemblea dei lavoratori di Thetis. Nel decreto che ha istituito la nuova Autorità per la laguna, infatti, la società non viene menzionata e anche se il governo ha promesso che l' occupazione sarà salvaguardata (parte nel nuovo ente, parte nella società operativa in house che verrà creata), c' è preoccupazione. «Le competenze e le professionalità di Thetis, unica società di ingegneria presente nella città storica di Venezia, sono importanti per il generale funzionamento del Mose - dicono Rsu e Filctem-Cgil - già oggi i lavoratori sono operativi nelle gallerie e nella control room per poter permettere l' innalzamento delle paratoie a difesa della città». Tensione anche sul fronte della selezione dei lavoratori che compongono le squadre operative per il sollevamento delle dighe, i quali - pare - riceveranno un premio di 900 euro ogni volta.

**Il Gazzettino**

**Venezia**

# «Noi rimasti soli, ecco perché lascio»

*`L' avvocato romano Giuseppe Fiengo spiega perché ha deciso di dimettersi da commissario del Consorzio Venezia Nuova `«A un certo punto siamo rimasti isolati, ma ormai il Mose è al 90 per cento. Senza commissari sarebbe finito nel nulla»*

RAFFAELLA VITTADELLO

Primo Piano

Laguna e salvaguardia

«Noi rimasti soli, ecco perché lascio»

Di Tella e gli ingegneri "scettici": «Il Mose non ha progetto verificato»

Thetis, i dipendenti in agitazione per il futuro nella nuova Autorità

IL SIPARIO VENEZIA Tra qualche giorno compirà 72 anni e lunedì scorso, quando è stato convertito in legge il decreto Agosto, che contiene l' articolo sull' istituzione dell' autorità sulla laguna e sulle disposizioni di scioglimento del Consorzio Venezia Nuova, ha rassegnato le proprie dimissioni al Prefetto di Roma. Giuseppe Fiengo, avvocato dello Stato, era uno degli amministratori straordinari che cinque anni e mezzo fa erano stati nominati dall' Anac di Raffaele Cantone per fare pulizia all' interno del Consorzio Venezia Nuova devastato da un tornado giudiziario. **Avvocato, se ne va prima del completamento della grande opera. Sarà finita entro il 2021?** «Ho rassegnato le dimissioni, ora deciderà il Prefetto di Roma. Da un paio di mesi ero pronto, ora il decreto è diventato legge e sono rimasto soltanto per traghettare la nave fino a fine estate. Il Mose è finito al 90 per cento, ci sarà qualche ritardo ma ormai ci siamo. Anni fa si parlava del 95 per cento perchè si contava lo stato di avanzamento della spesa a preventivo» La prefettura di Roma, tra l' altro, aveva nominato una commissione d' inchiesta sull' operato di voi amministratori del Consorzio Venezia Nuova dopo una segnalazione del commissario Vincenzo Nunziata che si dimise dopo un paio di mesi dal suo insediamento. E dopo un' interrogazione parlamentare sulle consulenze del Consorzio. Che n' è stato? «Non se n' è saputo più nulla. Naufragata. Ma me ne vado senza polemiche e senza rancori. Senza mai aver preteso di dire Qui comando io. Abbiamo lavorato, abbiamo risolto molti problemi dal nostro insediamento. Era un caos. Del Mose non c' era neppure il progetto. Del resto è un' opera in fieri, in continuo aggiustamento» Dunque ha ragione l' ing. Vincenzo di Tella, quando dice che manca il progetto e che dunque il Mose non è collaudabile «Avessi avuto un altro ruolo, lo avrei nominato all' interno di qualche commissione di collaudo. La miglior difesa è la trasparenza, giusto per avere un contraddittorio» Quali sono i risultati di cui va più fiero? «La più grande soddisfazione è che nessuno ha perso il posto di lavoro, anche nei momenti più difficili. Problemi sì, ce ne sono stati tanti, ma la forza lavoro è rimasta salva. Anche Thetis, il cui percorso aziendale scadrà a fine anno: l' abbiamo salvata anni fa, da manovre poco chiare. Credo che senza il commissariamento il Mose sarebbe finito nel nulla». Quale è stato il periodo migliore «Quello a fianco di Magistro, ci siamo divertiti. Poi siamo stati lasciati soli. Lo dico con tristezza, questa città merita molto. Si merita un Mose che funzioni». Oggi si mette in moto il Mose, e si polemizza già sui costi «Le spese sono alte, ma si abbasseranno quando si andrà a regime. Ora ci vogliono più persone, la macchina è ancora in rodaggio. Più avanti tutto diventerà standardizzato e anche l' impiego delle squadre sarà diverso. In compenso dovranno aumentare i costi di vigilanza alle bocche di porto. Si tratta di un' opera strategica per lo Stato, anche il semplice vandalismo potrebbe creare danni enormi» C' è la questione irrisolta delle manutenzioni delle paratoie «Non è l' unico inghippo, il Tribunale si pronuncerà in novembre, ma è la stagione delle acque alte.

**Il Gazzettino**

**Venezia**

Il periodo migliore per intervenire con le barriere di ricambio, ce ne sono due, sarà a gennaio, durante la stagione delle secche. E si partirà da Treporti, quelle più bisognose di sistemazione»- Nessuno spazio per lei nella nuova agenzia? «No, tornerò a fare quello che facevo prima. E scriverò libri» © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Il Gazzettino**

**Venezia**

L' Associazione San Marco

## Claudio Vernier: «Paratoie su anche a meno di 130 per il bene della piazza»

VENEZIA (d.gh.) «Per assurdo siamo arrivati a sperare che le acque alte siano superiori a 130 cm, così che il Mose venga messo in funzione. Non essendo purtroppo pronte le opere complementari che avrebbero dovuto essere fatte insieme al Mose, continua ad andare sotto acqua tutta l' area marciana: basilica, attività commerciali, l' intera piazza, Procuratie vecchie in primis, con i danni enormi che fa l' acqua per il salso che filtra e cammina per i muri». Il presidente dell' Associazione Piazza San Marco, Claudio Vernier, attende fiducioso oggi la nuova entrata in funzione delle paratie del Mose e auspica che vengano utilizzate non solo per le maree molto sostenute. «Mi auguro che attivino il Mose anche venerdì, con previsione di 120 cm, perché è una misura che crea ugualmente un sacco di danni, allagando oltre il 40 per cento della città afferma Vernier - Apriremo i rubinetti dell' acqua per alzare ulteriormente la marea. Lo scorso anni abbiamo avuto 28 acque alte sopra i 110 cm ed è evidente che bisogna trovare un equilibrio per alzare il Mose a maree più basse fintanto che non sono state fatte le opere complementari per tutelare i cittadini che abitano a piano terra e le attività commerciali». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano

Laguna e salvaguardia

«Noi rimasti soli, ecco perché lascio»

L'Associazione San Marco

Claudio Vernier: «Paratoie su anche a meno di 130 per il bene della piazza»

Di Tella e gli ingegneri "scettici": «Il Mose non ha progetto verificato»

Thetis, i dipendenti in agitazione per il futuro nella nuova Autorità

Il Gazzettino

Venezia

# Di Tella e gli ingegneri "scettici": «Il Mose non ha progetto verificato»

*Replica all' ingegner Alberto Scotti*

Primo Piano

Laguna e salvaguardia

«Noi rimasti soli, ecco perché lascio»

Di Tella e gli ingegneri "scettici": «Il Mose non ha progetto verificato»

Thetis, i dipendenti in agitazione per il futuro nella nuova Autorità

LA REPLICA VENEZIA «Le nostre circostanziate critiche tecniche al progetto Mose non hanno e non hanno mai avuto lo scopo di operare, in qualsiasi modo, nel progetto e di cercare di lucrare sulle risorse ad esso dedicate». Gli ingegneri Vincenzo Di Tella, Paolo Viemo, Gaetano Sebastiani replicano alle affermazioni dell' ing. Scotti, il padre del Mose, che aveva insinuato che le «considerazioni pubbliche sulle attuali fasi del progetto nascondano un desiderio di partecipare al collaudo». «Assicuriamo che non è così - replicano i tre ma concordiamo sulla opportunità che il collaudo dell' opera sia fatto da persone tecnicamente molto capaci e finalmente, aggiungiamo, esperte dei fenomeni di interazione onde-strutture mobili». I tre ingegneri ricordano «che il progetto definitivo fu approvato dal Comitato tecnico di Magistratura con un errore tecnico che riguardava la risonanza sub-armonica delle paratoie. Per la nostra attività di informazione non abbiamo mai chiesto né ricevuto vantaggi economici. Abbiamo anzi dovuto far fronte col nostro impegno personale per difenderci in tribunale da una accusa di diffamazione con la quale il Consorzio Venezia Nuova ci ha citati in giudizio, ma che il giudice ha rigettato perché immotivata, condannando invece il Consorzio stesso rifondere le spese giudiziarie». A Di Tella ha fatto piacere che il Mose abbia contenuto la marea del 3 e auspica che venga usato in emergenza quando necessario e possibile, quantomeno per alleviare i disagi ormai insostenibili dai cittadini veneziani. «Resta però una nostra valutazione negativa sulll' impostazione, lo sviluppo e l' impostazione del progetto, che ha comportato costi e tempi di realizzazione esorbitanti e dato luogo a tutte le criticità, difetti e carenze e che, anche solo per questi, avrà costi di manutenzione altissimi ed ancora incerti. Senza un progetto verificato e certificato, il Mose non può essere collaudato in tutte le condizioni estreme e validato prima di poterlo consegnare all' Ente Gestore e che quindi il processo di collaudo e la fase di trasferimento all' Ente gestore si prospettano indefinibili nel tempo, estremamente costosi, di esito incerto e comunque molto rischiosi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

marea ECCEZIONALE IN ARRIVO

# Il Mose oggi si alza per quota 135 cm Ma l' acqua alta resta un problema

*Il primo procuratore di San Marco Tesserin chiede che venga attuata l' impermeabilizzazione della Piazza*

ENRICO TANTUCCI

VENEZIA

Il Mose oggi si alza per quota 135 cm Ma l'acqua alta resta un problema

«Una conca allargata da poter finanziare con il Recovery Fund»

Via alla ricostruzione del Ponte San Nicolò da parte del Porto

Il vento di scirocco ha ripreso a spirare con forza e le previsioni del Centro Maree confermano per questa mattina un' acqua alta eccezionale di un metro e 35 centimetri intorno alle 10,45 del mattino. E per la seconda volta nel giro di due settimane le barriere del Mose dovrebbero chiudersi alle bocche di porto per fermare l' acqua fuori della laguna e lasciare Venezia relativamente all' asciutto, visto che il sistema comincerà ad entrare in azione intorno a quota 115 centimetri sul medio mare. Ma per domattina con un' alta marea comunque molto elevata, a quota 120, le paratoie resteranno invece in fondo all' acqua senza proteggere la città, a cominciare dall' area marciana e dalla Basilica di San Marco, ancora prive delle protezioni promesse. E si ripropone il problema se le barriere, con un sistema comunque non ancora collaudato e per cui i problemi non mancano, debbano alzarsi a una quota inferiore, pregiudicando però l' attività del Porto, ancora privo di una vera conca di navigazione efficiente. «Noi abbiamo l' acqua alta anche oggi (ieri)» commenta il primo procuratore di San Marco Carlo Alberto Tesserin. «Ed è chiaro che un' alta marea di 130 metri per noi è esiziale, procura danni serie alle strutture e agli apparati della Basilica. Bene dunque che si cominci finalmente a sollevare il Mose, ma è ancora tutto provvisorio. Se finalmente si attuasse il rialzo della Piazza a 110 o 115 centimetri, come prevede il progetto che c' è già ma non è stato ancora realizzato, è chiaro che anche il problema della quota di sollevamento delle paratoie del Mose assumerebbe una valenza diversa. Allo stesso modo, non si può dire di non abbassarlo a livelli più bassi dei 130 centimetri per non disturbare le attività del Porto, perché bisogna creare le condizioni perché questo sia possibile, e se la conca di navigazione già prevista è stata realizzata male, bisogna provvedere. Siamo solo alla metà di ottobre e abbiamo già avuto diverse acque alte di notevole rilevanza, non si tratta più di fenomeni periodici. Ormai è chiaro che le acque alte saranno sempre più frequenti e dunque non ci si può affidare solo alla provvisorietà degli ancora sporadici sollevamenti del Mose. Bisogna mettersi tutti insieme intorno a un tavolo a collaborare, compresi gli ambientalisti che non possono sostenere che alzare il Mose due volte al giorno comprometta l' ecosistema lacunare. L' importante è che il ricambio d' acqua sia assicurato, allora cosa dovremmo fare nei periodi di secca, portare a forza l' acqua all' interno della laguna? Anche i tempi di messa a regime del sistema sono destinati a cambiare. Se ora con un solo compressore le barriere si alzano nel giro di un' ora, quando saranno due e tre, come dovrà avvenire, i tempi potranno dimezzarsi. Ma nel frattempo anche la città deve fare la sua parte, rialzando le protezioni dove è possibile, a cominciare proprio dall' area marciana». In attesa che tutto ciò cominci effettivamente ad avvenire, si aspetta di vedere se anche oggi il sistema funzionerà in modo efficiente, garantendo la protezione idraulica della città. Perché i problemi ancora non mancano per dire che il Mose sia pienamente funzionante, con la sabbia che si deposita nei cassoni, la corrosione delle paratoie, il non perfetto funzionamento delle valvole e il fatto che le dighe mobili alle bocche di porto non siano state ancora collaudate in condizioni di mare veramente agitato. Con il problema della sua futura manutenzione che deve essere ancora pienamente affrontato. --ENRICO TANTUCCI© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**La Nuova di Venezia e Mestre**

**Venezia**

La Proposta di COsta con le barriere Chiuse

## «Una conca allargata da poter finanziare con il Recovery Fund»

E.T.

VENEZIA

Il Mose oggi si alza per quota 135 cm Ma l'acqua alta resta un problema

«Una conca allargata da poter finanziare con il Recovery Fund»

Via alla ricostruzione del Ponte San Nicolò da parte del Porto

«Bisogna risolvere il problema della conca di navigazione di Malamocco per le navi che devono aspettare a entrare in porto quando le barriere del Mose si alzano e ci sono tutte le condizioni per farlo nel giro di un paio d' anni se c' è la volontà. C' è un progetto già pronto nei cassetti dell' Autorità Portuale e che rientrerebbe in pieno a mio avviso tra quelli finanziabili con il Recovery Fund». Paolo Costa, da sindaco di Venezia, poi anche presidente dell' Autorità Portuale, ha spinto per la realizzazione della conca di navigazione, poi purtroppo progettata in modo sbagliato e dunque di fatto oggi inutilizzabile allo scopo. «Ma non si tratta di volontà politica, ma di adempimenti tecnici» ricorda. «Visto che il decreto del 3 aprile del 2003 la prevedeva tra le opere compensative del Mose. Che poi la conca sia stata progettata in modo errato perché troppo piccola non cancella il problema e l' esigenza che le navi possano entrare in porto anche con il Mose in azione. Si tratta di aggiungere ad essa una struttura di appoggio che possa appunto consentire la sosta delle navi in attesa di entrare nello scalo. Non serve realizzare una nuova conca di navigazione. Bisogna mettere quella già esistere in condizione di funzionare allargandola. È lo stesso principio della piattaforma offshore anch' essa prevista e poi non realizzata. Il Mose in realtà non è stato ancora terminato e mancano appunto ancora parte delle opere compensative come l' allargamento della conca di navigazione che sono parte integrante del sistema, non una sua aggiunta. Fino ad oggi il problema non si è posto perché il sistema non era ancora entrato in azione, ma ora che comincia a funzionare, bisogna assolutamente affrontare anche questi problemi, così come quello del rialzo e della parziale impermeabilizzazione dell' area marciana. Affrontati questo tipo di problemi è anche possibile immaginare di poter utilizzare il Mose con maggiore frequenza anche a quote inferiori ai 130 centimetri attuali». Due anni fa il Porto ha presentato un progetto per riparare la porta danneggiata dalla mareggiata e avviare i lavori di adeguamento della conca esistente con l' allargamento del bacino di evoluzione. --E.T.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Collega Santa Marta Con San Basilio

## Via alla ricostruzione del Ponte San Nicolò da parte del Porto

VENEZIA

Il Mose oggi si alza per quota 135 cm Ma l'acqua alta resta un problema

«Una conca allargata da poter finanziare con il Recovery Fund»

Via alla ricostruzione del Ponte San Nicolò da parte del Porto

L' Autorità Portuale ha approvato il progetto esecutivo e l' avvio della gara per l' assegnazione dei lavori di demolizione e ricostruzione del Ponte San Nicolò che collega l' area di Santa Marta con quella di San Basilio. La costruzione del manufatto risale a 90 anni fa nelle parti più vecchie e a 40 anni fa nelle parti più recenti. L' intervento sul Ponte San Nicolò si rende necessario a causa del degrado rilevato durante le attività di monitoraggio svolte nel 2017 sui ponti di propria competenza. Le strutture del ponte SN Nicolò presentano infatti, per la porzione con struttura in travi prefabbricate in cemento armato precompresso, un diffuso distacco del copriferro, con conseguente corrosione delle armature scoperte e delle parti della carpenteria metallica presente all' intradosso dell' impalcato esposte alle onde e all' atmosfera salina della laguna. Il nuovo manufatto, che sarà probabilmente completato alla fine del 2021, non presenterà differenze dal punto di vista della viabilità stradale e di banchina e garantirà totale sicurezza all' utenza in conformità alle normative vigenti. Sulla base del progetto i lavori, una volta assegnati, dureranno circa 4 mesi e mezzo e verranno svolti in due fasi distinte, di modo da consentire il traffico di pedoni e veicoli a senso alternato sul ponte. Si inizierà a metà 2021 con la demolizione della metà impalcato lato nord. Per quanto riguarda invece le lavorazioni lato Giudecca, queste verranno eseguite nel periodo invernale per ridurre i conflitti con l' attività di ormeggio e di rifornimento dei natanti. L' impegno finanziario ammonta per il Porto a 580 mila euro. --

**Ship Mag**

**Venezia**

# Confetra Nord Est, Salvaro confermato presidente: "Mose, Authority e crociere i nodi da risolvere"

Redazione

Venezia - 'Il primo problema per il porto di Venezia è certamente il Mose, visto che altri problemi, come l' escavo dei canali sono stati sia pure con grande ritardo superati'. E' la prima dichiarazione a caldo di Paolo Salvaro confermato all' unanimità presidente di Confetra Nord Est per il prossimo triennio 2021-2023, il suo vice sarà Andrea Ormesani . Riunione, quella di oggi, in cui stata anche 'accolta la domanda di ammissione all' interno dell' associazione delle imprese che si occupano di trasporti eccezionali, TEA (Trasportatori Eccezionali Associati). Gran parte dei lavori dell' assemblea si sono focalizzati proprio sulla situazione del porto di Venezia , da mesi al centro di incertezze e tensioni che ne mettono in discussione il futuro e che, con l' entrata in funzione del Mose (lo scorso 3 ottobre le paratoie hanno chiuso le tre bocche di porto in condizioni operative reali, con una marea lato mare a 130 cm e un livello della laguna rimasto - alla Punta della Dogana - tra i 70 e i 75 cm) diventa davvero un porto regolato e non più di libero accesso, con tutte le conseguenze che questo avrà per le attività in banchina. Secondo Salvaro , però le criticità restano e non sono piccole. 'Se alzate, le paratie del Mose rimangono basate su altezze di marea di 130 cm o simili è pur sempre un problema perché si tratterebbe di chiudere il porto 4-5 volte nei mesi invernali. Se invece la quota di sollevamento sarà dai 110 cm, diventa un grosso problema perché avremo almeno 20 - 25 alzate e questo vuol dire di fatto chiudere il porto anche perché abbiamo una conca di navigazione che ora non è funzionate per un grave danno ad una delle porte lato mare'. Tuttavia, puntualizza il presidente : 'Adesso, a paratoie alzate, non passa proprio nulla'. Con la Venice Port Community , a cui Confetra Nord Est ha formalmente aderito giovedì scorso stiamo, la confederazione sta dialogando con la commissaria al Mose Elisabetta Spitz , per capire cosa vogliono fare. 'La comunità portuale vuole essere parte di quella cabina di regia che deciderà come e quando il Mose entrerà in funzione in caso di alte maree - continua Salvaro -. Le nostre esigenze devono essere tenute in adeguata considerazione perché il porto è vitale per Venezia'. Altra nota dolente: la crocieristica . 'Non possiamo continuare così, dobbiamo arrivare ad un progetto definitivo che permetta a queste navi di arrivare in porto senza passare davanti a San Marco', taglia corto Salvaro . Terzo ed ultimo problema: il nuovo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, perché 'attualmente c' è un commissario che può occuparsi solo dell' ordinaria amministrazione'.

**The Medi Telegraph**

**Venezia**

# "Sulla gestione del Mose deve decidere anche la logistica"

*Venezia - Si è svolta lunedì l' assemblea di Confetra Nord Est, nel corso del quale sono state elette le nuove cariche associative. Paolo Salvaro è stato confermato, all' unanimità, presidente, per il prossimo triennio 2021-2023 alla vicepresidenza è stato eletto Andrea Ormesani. Nel corso della riunione è stata anche accolta la*

Venezia - Si è svolta lunedì l' assemblea di Confetra Nord Est, nel corso del quale sono state elette le nuove cariche associative. Paolo Salvaro è stato confermato, all' unanimità, presidente, per il prossimo triennio 2021-2023 alla vicepresidenza è stato eletto Andrea Ormesani. Nel corso della riunione è stata anche accolta la domanda di ammissione a Confetra Nord Est della associazione delle imprese che si occupano di trasporti eccezionali, Tea (Trasportatori eccezionali associati). Gran parte dei lavori dell' assemblea si sono focalizzati sulla situazione del porto di Venezia da mesi al centro di incertezze e tensioni che ne mettono in discussione il futuro, e che con l' entrata in funzione del Mose (lo scorso 3 ottobre le paratoie hanno chiuso le tre bocche di porto in condizioni operative reali, con una marea lato mare a 130 centimetri e un livello della Laguna rimasto - alla Punta della Dogana - tra i 70 e i 75 centimetri) diventa davvero un porto regolato e non più di libero accesso, con tutte le conseguenze che questo avrà per le attività in banchina. 'Innanzitutto ringrazio i colleghi per la fiducia che mi hanno voluto dare con questa riconferma - dice Salvaro -. Poi, passando alle questioni che ci interessano di più, il primo problema per il porto di Venezia, scalo fondamentale per il Veneto e il Nord Est è certamente il Mose, visto che altri problemi, come l' escavo dei canali sono stati sia pure con grande ritardo superati. Se alzate delle paratie del Mose rimangono basate su altezze di marea di 130 centimetri o simili è un pur sempre un problema, perché si tratterebbe di chiudere il porto quattro-cinque volte nei mesi invernali, se invece la quota di sollevamento sarà dai 110 centimetri, diventa un grosso problema perché avremo almeno 20-25 alzate, e questo vuol dire di fatto chiudere il porto, anche perché sottolineo che abbiamo adesso una conca di navigazione che ora non è funzionate per un grave danno a una delle porte lato mare. Ci sarebbero comunque rallentamenti, ma adesso, a paratoie alzate non passa proprio nulla. Con la Venice Port Community, alla quale abbiamo formalmente aderito giovedì scorso, stiamo proprio dialogando con la commissaria al Mose, Elisabetta Spitz, per capire cosa vogliono fare'. La comunità portuale vuole essere parte di quella cabina di regia che deciderà come e quando il Mose entrerà in funzione in caso di alte maree: 'Assolutamente si - continua Salvaro -. Le nostre esigenze devono essere tenute in adeguata considerazione, perché il porto è vitale per Venezia. Il secondo punto, che come Confetra Nord Est non ci stancheremo di sottolineare, è quello della croceristica, che è sempre al palo, senza soluzioni concrete, nonostante le promesse della ministra dei trasporti, Paola De Micheli, che parla di approdi provvisori. Non possiamo continuare così, dobbiamo arrivare a un progetto definitivo che permetta a questa navi di arrivare in porto senza passare davanti a San Marco. Terzo e ultimo problema, da risolvere al più presto, è la nomina del nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale, perché attualmente abbiamo un commissario che ovviamente può occuparsi solo dell' ordinaria amministrazione'. Salvaro sottolinea anche l' importanza e il ruolo svolto dalla Venice Port Community, attiva già da qualche mese ma che nei giorni scorsi ha formalizzato la propria costituzione con la firma di un protocollo di intesa nella sede di Confindustria Venezia: 'La costituzione della Venice Port Community, alla quale naturalmente aderiamo con convinzione, è davvero molto importante. C' è una nuova consapevolezza dell' importanza che il porto di Venezia

ha per tutta la comunità locale ma anche regionale; è il porto più importante del Veneto e considerato che l' entroterra è una delle zone più

produttive d' Italia la sua funzione è fondamentale. Non è un caso che abbiano firmato il documento Confindustria, Camera di Commercio e Confcommercio. E parlare con una voce unitaria aiuterà senza dubbio nel dialogo con tutti gli enti e le realtà che debbono decidere sul porto di Venezia'.

La Verità

Venezia

# Spottone di Prodi alla Via della Seta «Grande opportunità da sfruttare»

*Il Professore: «Manca la tessera del legame politico, ancora un neonato non cresciuto»*

GIOCHI D'EQUILIBRIO

Un freno alle mani cinesi sul porto di Taranto

Spottone di Prodi alla Via della Seta «Grande opportunità da sfruttare»

camilla contiLa Cina deve tornare ad essere più vicina per fare squadra sugli investimenti in Africa ma serve un lavoro comune. È questo l' appello lanciato ieri da Romano Prodi nella sua veste di presidente della Fondazione per la collaborazione tra i popoli, intervenendo alla Belt & road initiative organizzata dal gruppo Class. Un' iniziativa di «grande intelligenza poltica», l' ha definita ieri l' ex premier riferendosi alla Bri, il progetto cinese di una Via della Seta destinata a collegare l' Asia all' Europa e all' Africa. Lanciata nel 2013 dal presidente cinese Xi Jinping, ora deve fare i conti con il Covid e con le complicate relazioni tra Washington e Pechino che hanno riflessi anche in Italia. «Io la vedevo anche come un' occasione di iniziative in comune. Credo ci manchi la tessera del legame politico», ha sottolineato Prodi. «Ad esempio, perché non fare degli investimenti comuni per ospedali in Etiopia? », chiede il Professore ricordando che quando la Cina ha lanciato la Belt and road ha lanciato anche la banca asiatica di investimenti e infrastrutture, alla quale hanno aderito tutti i Paesi europei. «Io pensavo si iniziasse un lavoro intrecciato ma è rimasto ancora un neonato non cresciuto''. Lunga vita, dunque, alle relazioni lungo l' asse Roma-Pechino a cominciare dall' approdo del Dragone nei porti italiani che »fa paura ma può essere anche un' opportunità da cogliere, vedo Trieste muoversi bene, legarsi a Germania e Cina diventa un fatto interessante ma ci vuole una politica armonizzata», ha aggiunto. A oggi la compagnia cinese Cosco ha già acquisito il 40% del porto di Vado Ligure e ha aumentato la presenza nel porto di Venezia attraverso Ocean Alliance ed è stata aperta la strada a un accordo tra China communications construction company e i porti di Genova e Trieste. In aggiunta lo scorso anno è stata affidata la gestione del terminal contenitori all' azienda turca Yilport che però è socia della cinese Cosco. Sempre a Taranto si è chiusa da poco l' operazione per l' affidamento dell' area dell' ex yard Belelli al Ferretti group, oggi controllato per l' 85% dai cinesi del Weichai group. Non abbastanza, secondo Michele Geraci, ex sottosegretario allo Sviluppo economico che ora ha ripreso la sua carriera di professore universitario in Cina: «L' Italia decida se vuole fare affari con la Cina o no», ha detto ieri. Sottolineando che «non è possibile avere questa discontinuità: ci lamentiamo del 5G e anche delle pmi italiane che «non hanno un grande potere di aggregazione. Con un dibattito politico in Italia che gli toglie il tappeto da sotto i piedi». E proprio sul 5G ieri è intervenuta anche Erica Banti, responsabile della comunicazione di Huawei: «L' Europa sta procedendo in ordine sparso e questo non aiuta lo sviluppo tecnologico. Noi auspichiamo che ci sia una posizione europea uniforme», perché «per gli operatori globali avere regolamentazioni differenti nei Paesi in cui devono sviluppare la rete è sicuramente un freno agli investimenti e un fattore di incertezza. Da parte nostra stiamo facendo tutto il possibile per dimostrare la nostra trasparenza». E in ogni caso Huawei è aperta «a ogni tipo di collaborazione e verifica e operiamo nella massima trasparenza delle regole».

**Il Gazzettino**

**Venezia**

## Thetis, i dipendenti in agitazione per il futuro nella nuova Autorità

*Ieri assemblea sindacale in sede*

Primo Piano

Laguna e salvaguardia

«Noi rimasti soli, ecco perché lascio»

Claudio Vernier: «Paratoie su anche a meno di 120 per il bene della piazza»

Di Tella e gli ingegneri "scettici": «Il Mose non ha progetto verificato»

Thetis, i dipendenti in agitazione per il futuro nella nuova Autorità

LA VERTENZA VENEZIA (r.vitt.) Per l' ennesima volta si respira aria di tempesta in casa Thetis, l' unica società di ingegneria di Venezia, che arriverà alla sua naturale scadenza il 31 dicembre di quest' anno. Così si legge nella visura della Camera di Commercio, data stabilita all' atto della sua costituzione. I dipendenti sono sul piede di guerra, e ieri si sono riuniti in assemblea con le rappresentanze sindacali unitarie e con la Cgil. Quelli di Thetis sono lavoratori distaccati in tutti gli uffici che si occupano di Mose e di Salvaguardia della laguna, dai laboratori di analisi per gli scarichi civili e industriali del settore anti-inquinamento del Provveditorato alle opere pubbliche (dove queste figure professionali sono tanto necessarie, quanto non previste), agli uffici progettazione del Consorzio, fino alle squadre dedicate al sollevamento delle paratoie, nella control room e nelle gallerie, che oggi saranno in funzione. Ma se nella nuova autorità per la laguna ci sarà posto per i dipendenti di Comar e Consorzio, come promesso la settimana scorsa dal commissario Elisabetta Spitz, per quelli di Thetis nel decreto non si fa menzione. Probabilmente a causa del diverso assetto societario, visto che si tratta di una società per azioni in scadenza. E dal futuro ancora più incerto per il fatto che si tratta di una partecipata del Consorzio Venezia Nuova al 60 per cento, in fase di liquidazione. Il nome del liquidatore sarà indicato infatti entro un mese, ma il tempo stringe e nel frattempo Thetis non ha interlocutori. «I lavoratori ribadiscono come le competenze e le professionalità di Thetis siano importanti per il generale funzionamento del Sistema Mose - scivono in un comunicato - I lavoratori e il sindacato monitorano attentamente la situazione e fin da subito si dichiarano pronti alla mobilitazione se in tempi necessariamente brevi non ci fossero le risposte per tutelare i lavoratori e l' attività produttiva». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

# Il ponte del vecchio porto dopo un secolo viene rifatto

*Si tratta della struttura di San Nicolò che unisce San Basilio con Santa Marta Intanto è sempre bloccata in Comune la pratica per ponte Molin verso le Zattere*

Venezia

Cattedre vuote Manca ancora un terzo dei prof

Il ponte del vecchio porto dopo un secolo viene rifatto

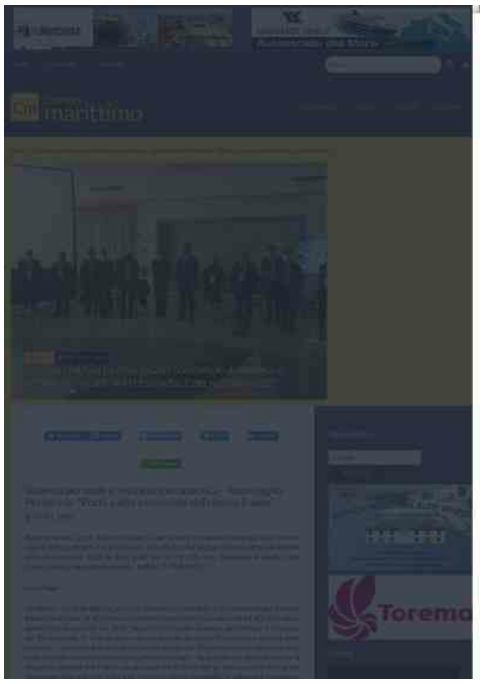
Iuav, 50 anni fa il primo corso di Urbanistica in Italia

PORTO MESTRE Il Porto continua nell' opera di sistemazione dei ponti veneziani di sua competenza. In attesa che il Comune sblocchi la pratica del ponte Molin, ora è la volta della manutenzione del ponte stradale San Nicolò che unisce Santa Marta con San Basilio passando sopra al Rio di San Nicolò dei Mendicoli che a sua volta sfocia nel canale della Giudecca. L' Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas) ha approvato infatti il progetto esecutivo e l' avvio della gara per l' assegnazione dei lavori di demolizione e ricostruzione del ponte. Ed era ora dato che quel manufatto risale a ben 90 anni fa (con le parti più recenti che sono invece degli anni Ottanta) quando ancora quella era tutta zona portuale con le navi per le merci che attraccavano a quella che era una delle tante banchine, quando ancora il porto di Marghera non esisteva. Il degrado della struttura era stato rilevato già nel 2017 quando l' Adspmas aveva effettuato una campagna di rilievi su tutti i ponti di propria competenza: le strutture del ponte S. Nicolò presentano un diffuso distacco del copriferro, con conseguente corrosione delle armature scoperte e delle parti della carpenteria metallica esposte alle onde e all' atmosfera salina della laguna. Il nuovo ponte sarà probabilmente completato alla fine del 2021 dato che i lavori, una volta assegnati, dureranno circa 4 mesi e mezzo e verranno svolti in due fasi distinte, in modo da consentire il traffico di pedoni e veicoli a senso alternato in una zona trafficata da residenti e operatori portuali: si inizierà a metà 2021 con la demolizione della metà impalcato lato nord; per quanto riguarda invece le lavorazioni lato Giudecca, verranno eseguite nel periodo invernale per ridurre i conflitti con l' attività di ormeggio e di rifornimento dei natanti. L' intervento costerà 580 mila euro, dei quali oltre 35 mila per garantire la sicurezza dei lavoratori sulla base dei vigenti protocolli anti-Covid. Quanto al ponte Molin che collega San Basilio con le Zattere, più famoso perché da anni ormai il Porto sta tentando di ricostruirlo dato che quello attuale in legno e ferro è decrepito (rattoppato più volte per garantire il passaggio dei pedoni), si sta ancora aspettando, appunto, che il Comune sblocchi la pratica per poter intervenire. Il progetto che è stato bocciato sarebbe stato già finanziato con 1 milione e 300 mila euro e sarebbe stato il primo vero ponte costruito senza barriere a Venezia, e avrebbe potuto costituire un' alternativa a piazzale Roma per le persone diversamente abili: l' inizio del percorso già accessibile che, dalle Zattere con 15 ponti, attraversando in battello il Canal Grande solo dalla Salute a S. Marco, arriva fino alla Biennale. (e.t. ) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Corriere Marittimo**

**Venezia**

## Sistema portuale e resilienza economica - Ammiraglio Pettorino: "Porti, parte essenziale del nostro Paese'




14 Oct, 2020 Possono essere i porti fulcro di resilienza del sistema economico nazionale? Dal keynote speech dell' economista Carlo Cottarelli, al confronto dei protagonisti del settore marittimo portuale nazionale. Quali le linee guida per uscire dalla crisi. C onvegno P ropeller Club Livorno presso l' Accademia Navale - (VIDEO INTERVISTE) Lucia Nappi LIVORNO - Un anno difficile per tutto il mondo e molto difficile in particolare per il nostro Paese, che si trova ad affrontare una crisi economica con una caduta del Pil del -9%, caduta molto forte, la più forte dal 1945. 'Sono tre le crisi che ne hanno determinato il forte calo del Pil nazionale: la crisi sanitaria che ha portato ad una crisi economica causata dalle chiusure" - "In ultimo il problema del rischio di una crisi finanziaria che sta nascendo ma è stata bloccata sul nascere dall' intervento dell' Europa ' - Se questo non fosse avvenuto, la situazione sarebbe stata molto più grave perchè lo Stato non avrebbe avuto le risorse per intervenire sulle crisi sanitaria e sulla crisi della caduta del reddito. A spiegarlo è il professor Carlo Cottarelli, economista e direttore dell' Osservatorio sui conti pubblici italiani dell' Università Cattolica di Milano, intervenuto al convegno "Può il sistema portuale essere il fulcro della resilienza del sistema economico produttivo?' svolto a Livorno, presso l' Accademia Navale, organizzato dal Propeller Club Port of Leghorn. 'Una sorta di mini lectio magistralis di circa 40 minuti, quella del prof. Cottarelli, in cui sono state tracciate le linee guida che il Governo, lo Stato e tutti i soggetti coinvolti, dovrebbero seguire se vogliamo partire dalla crisi e riprendere quello che c' è dopo la crisi' - spiega Maria Gloria Giani Pollastrini, ( Video intervista ) presidente del Propeller Club Port of Leghorn riguardo al convegno che ha riunito gran parte dei protagonisti del settore marittimo portuale: 'quattro Autorità portuale" - sottolinea - 'i rappresentanti degli armatori, Assarmatori che Confitarma che altri esperti del settore, come l' ing Ettore Incalza, Fabrizio Vettosi del VSL Club, Pietro Angelini Navigo ' - Dibattito incentrato sulla domanda: se il sistema Paese può contare sul supporto delle strutture marittimo-portuali per il rilancio dell' economia nazionale. Secondo il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ammiraglio Giovanni Pettorino, nell' intervento conclusivo al convegno, il sistema dei porti e della logistica è stato il settore trainante per la nostra economia durante la fase di lockdown e, senza il quale il Paese si sarebbe fermato: "I porti fulcro di una resilienza e ripartenza in tempi così difficili" - ha specificato a margine ( Video intervista ) - 'Dai nostri porti entrano ed escono il 55% delle merci, se i porti si fossero fermati, dopo poche settimane le nostre automobili e i nostri mezzi di locomozione si sarebbero fermati perchè non avremmo avuto più i carburanti, dentro i magazzini e i supermercati, unici luoghi dove potevamo andare, non avremmo trovato molti generi alimentari. Il funzionamento dei porti ha assicurato il funzionamento della parte essenziale del nostro Paese. I porti sono una parte essenziale del nostro Paese' . L' Europa nel sostegno finanziario all' Italia contro la crisi finanziaria è intervenuta con lo strumento dei fondi, a partire dagli oltre 200 miliardi del Recovery fund, indirizzando il rilancio economico su progetti che tenessero di conto fattori strategici quali lo sviluppo di infrastrutture, di processi di digitalizzazione e di semplificazione . Sul tema l' ammiraglio Pettorino ha specificato: ' Le infrastrutture sono fondamentali, perchè i porti servono per fare entrare e uscuire le merci ma poi queste devono percorrere il nostro Paese, un Paese che sotto il profilo orografico è molto complicato. Per questo il tema delle infrastrutture va affrontato in maniera organica e sistematica'. Pino Musolino, commissario dell' Autorità di Sistema

del Mare Adiatico Settentrionale , ha ricordato come il Paese rischi di essere ancora più rallentato dal proprio debito pubblico se le misure messe

**Corriere Marittimo**

**Venezia**

in campo, dal Recovery fund e da altre altre misure europee , non saranno misure di lungo periodo con effetto moltiplicatore sull' economia. "Non basta avere solo i soldi" - ha sottolineato - "ma bisogna avere i soldi, le idee e una visione strategica di lungo periodo". ( Video intervista ) Concludendo sulla necessità che le tre linee di sviluppo strategico indicate dall' Europa - infrastrutture, digitalizzazione e semplificazione - diventino azioni concrete e reali perchè il Paese possa puntare ad una proposta di qualità e non di quantità. "Dobbiamo fare proposte mirate" - ha concluso - "che siano quelle che massimizzano l' investimento fatto con un ritorno, sul territorio e sull' economia, il più ampio possibile'.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**Shipping Italy**

**Venezia**

## Confetra Nord Est preoccupata per i limiti imposti al porto di Venezia dal Mose

L' ultima assemblea di Confetra Nord Est che si è appena tenuta ha confermato (all' unanimità) Paolo Salvaro nel ruolo di presidente per il prossimo triennio 2021-2023 mentre alla vicepresidenza è stato eletto Andrea Ormesani. Nel corso della riunione è stata anche accolta la domanda di ammissione a Confetra Nord Est della associazione delle imprese che si occupano di trasporti eccezionali Tea (Trasportatori Eccezionali Associati). Lo ha reso noto la stessa Confetra Nord Est spiegando che gran parte dei lavori dell' assemblea si sono focalizzati sulla situazione del porto di Venezia 'da mesi al centro di incertezze e tensioni che ne mettono in discussione il futuro e che, con l' entrata in funzione del Mose (lo scorso 3 ottobre le paratoie hanno chiuso le tre bocche di porto in condizioni operative reali, con una marea lato mare a 130 cm e un livello della laguna rimasto - alla Punta della Dogana - tra i 70 e i 75 cm) diventa davvero un porto regolato e non più di libero accesso, con tutte le conseguenze che questo avrà per le attività in banchina'. Più nel dettaglio Salvaro ha detto: 'Il primo problema per il porto di Venezia, scalo fondamentale per il Veneto e il Nord-Est è certamente il Mose, visto che altri problemi, come l' escavo dei canali sono stati sia pure con grande ritardo superati. Se le alzate delle paratie del Mose rimangono basate su altezze di marea di 130 cm o simili è pur sempre un problema, perché si tratterebbe di chiudere il porto 4-5 volte nei mesi invernali; se invece la quota di sollevamento sarà dai 110 cm, diventa un grosso problema perché avremo almeno 20 - 25 alzate e questo vuol dire di fatto chiudere lo scalo'. Il riconfermato presidente di Confetra Nord Est ha ricordato che attualmente 'una conca di navigazione non è funzionate per un grave danno a una delle porte lato mare. Ci sarebbero comunque rallentamenti, ma adesso, a paratoie alzate non passa proprio nulla. Tramite la Venice Port Community, alla quale abbiamo formalmente aderito giovedì scorso, stiamo proprio dialogando con la Commissaria al Mose, Elisabetta Spitz, per capire cosa vogliono fare'. La comunità portuale vuole essere parte di quella cabina di regia che deciderà come e quando il Mose entrerà in funzione in caso di alte maree. 'Le nostre esigenze devono essere tenute in adeguata considerazione perché il porto è vitale per Venezia' ha proseguito. 'Il secondo punto, che come Confetra Nord Est non ci stancheremo di sottolineare, è quello della croceristica, che è sempre al palo, senza soluzioni concrete, nonostante le promesse della ministra Paola De Micheli che parla di approdi provvisori. Non possiamo continuare così, dobbiamo arrivare a un progetto definitivo che permetta a questa navi di arrivare in porto senza passare davanti a San Marco'. Terza e ultima questione, anch' essa da risolvere urgentemente, è la nomina del nuovo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale degli scali veneti perché attualmente il Commissario straordinario può occuparsi solo dell' ordinaria amministrazione. Il presidente Salvaro ha sottolineato anche l' importanza e il ruolo svolto dalla Venice Port Community, attiva già da qualche mese ma che nei giorni scorsi ha formalizzato la propria costituzione con la firma di un protocollo di intesa nella sede di Confindustria Venezia. 'La costituzione della Venice Port Community, alla quale naturalmente aderiamo con convinzione, è davvero molto importante. C' è una nuova consapevolezza dell' importanza che il porto di Venezia ha per tutta la comunità locale ma anche regionale' ha concluso il presidente di Confetra in Veneto. 'È il porto più importante del Veneto e, considerato che l' entroterra è una delle zone più produttive d' Italia, la sua funzione è fondamentale. Non è un caso che abbiano firmato il documento Confindustria, Camera di Commercio e Confcommercio. E parlare con una voce unitaria aiuterà senza dubbio nel dialogo con tutti gli enti e le realtà che

debbono decidere sul porto'.

**Il Secolo XIX**

**Genova, Voltri**

i deputati dem si appellano alla collega de micheli

## Autoproduzione, pressing del Pd sul ministero

SI.GAL

Intelligenza artificiale e commercio online, Kellify sbarca a Seul a caccia di clienti asiatici

Carlego, Guido riorganizza e chiama i sindacati

Autoproduzione, pressing del Pd sul ministero

È semplice
avere un POS che ti segue ovunque
sumup

genova Un caso parlamentare e politico. L' autoproduzione sta provocando imbarazzo nella maggioranza e in particolare all' interno del Pd. Ieri alla Camera il deputato Dem Davide Gariglio ha messo sotto pressione la compagna di partito Paola De Micheli, ministra dei Trasporti. Il parlamentare chiedeva spiegazioni sul caso del traghetto Gnv Superba dove sarebbero state compiute dai marittimi operazioni di competenza dei portuali. La vicenda è finita nello scontro tra la compagnia e i sindacati e ora è arrivata in Parlamento. La ministra però ha evitato di farsi coinvolgere e sullo specifico episodio ha spiegato: «Le operazioni di carico... si erano svolte nel corso della mattinata e alle operazioni di assicurazione del carico alla struttura della nave, tramite vincoli per impedirne lo spostamento di navigazione, aveva provveduto il personale della Compagnia Unica. I marittimi imbarcati sulla nave avevano invece provveduto alle operazioni di sollevamento e abbassamento dei semi rimorchi». Una ricostruzione ricavata dal resoconto fornito dalla Capitaneria di Porto che ha assicurato «sono ancora in corso di svolgimento gli accertamenti relativi all' episodio sopra descritto». Al Pd la spiegazione non è però bastata e il mirino è finito anche sulla Capitaneria: «Siamo parzialmente soddisfatti e parzialmente insoddisfatti - ha replicato Gariglio - Nel senso che ci chiediamo che cosa deve attendere ancora la Capitaneria di porto per accertare quello che è successo».Si.Gal.

**Informazioni Marittime**

**Genova, Voltri**

## Autoproduzione pirata a Genova, De Micheli risponde in Parlamento

*Alle 15 il question time della Camera affronterà anche i recenti episodi denunciati da portuali e sindacati che vedono coinvolta la Grandi Navi Veloci*

Alle 15, anche in diretta streaming, la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli , risponderà ai parlamentari della Camera, nel corso del question time, sui recenti episodi di autoproduzione nel porto di Genova che hanno visto coinvolti un paio di traghetti di Grandi Navi Veloci, la Superba e Fantastic. Come denunciato da Ancip, l' associazione nazionale delle compagnie portuali, e poi dai sindacati, sembra che l' armatore ligure abbia fatto svolgere dai suoi marittimi di bordo le operazioni di rizzaggio e derizzaggio senza verificare la disponibilità della compagnia portuale di terra, come stabilito dal Dl Rilancio. Clicca qui per il canale web della Camera Per il segretario nazionale della Filt-Cgil, Natale Colombo, «è l' ennesimo e grave episodio che conferma ancora di più la necessità e l' importanza dello specifico intervento rafforzativo individuato nel decreto-legge Rilancio. Siamo disponibili da subito ad una analisi congiunta con gli organi competenti per garantire la massima attenzione alla sicurezza dei lavoratori dei porti e del mare». Per l' associazione nazionale delle compagnie imprese portuali-ANCIP, un' autoproduzione "selvaggia" di questo tipo danneggia il sistema portuale, ripercuotendosi sulle imprese articolo 17. Secondo l' ANCIP «accanirsi contro una legge il cui principale scopo non è altro che elevare la qualità del lavoro, i livelli di sicurezza e la possibilità di operare delle imprese italiane soprattutto in un momento di grave difficoltà economica e di crisi dei traffici, è un atteggiamento che mette in risalto l' arroganza e il disinteresse da parte di chi tende a destabilizzare il sistema portuale italiano alla luce di meri interessi economici che nella fattispecie sono anche estremamente risibili».

**Ship Mag**

**Genova, Voltri**

# Autoproduzione, caso GNV: la ministra De Micheli delude i deputati del PD

Redazione

Roma - 'Le navi in casi specifici previsti da norme possono attuare in autonomia operazioni tecniche senza l' ausilio dei servizi portuali e autorizzate' (). 'Quanto al previsto decreto attuativo informo che è in via di definizione il contenuto dello stesso, già oggetto di un confronto molto positivo con le associazioni datoriali e organizzazione sindacali in data 9 ottobre'(). Sono i due passaggi più significativi dell' intervento della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli , che ha risposto, senza prendere una posizione , all' interrogazione parlamentare presentata dal gruppo PD alla Camera, primo firmatario l' onorevole Davide Gariglio , durante il 'question time' odierno. Oggetto della discussione gli episodi avvenuti nel porto di Genova la notte del 7 ottobre a bordo della nave traghetto ' Superba ' del gruppo GNV , quando - si presume- le operazioni portuali di rizzaggio dei veicoli sarebbero state svolte da lavoratori marittimi, anziché dai lavoratori portuali dell' impresa autorizzata nel porto di Genova. Il fatto si sarebbe ripetuto nella giornata di sabato 10 ottobre ad opera del personale della nave ' Fantastic ' del gruppo GNV. In quella occasione, i marittimi avrebbero effettuato un' operazione portuale consistente nel girare le maniglie delle zampe dei trailer. 'Siamo parzialmente soddisfatti e parzialmente insoddisfatti', ha replicato Davide Gariglio . 'Nel senso che ci chiediamo che cosa deve attendere ancora la Capitaneria di porto per accertare quello che è successo'. E' solo la premessa che anticipa un duro affondo da parte del deputato PD: 'Le operazioni di autoproduzione come dice lei correttamente possono avvenire unicamente se sono autorizzate solo se la richiesta viene fatta. E questa può essere fatta solo quando il porto non abbia una struttura di personale dei terminal o delle compagnie portuali idonee a farlo. Ma noi parliamo del porto di Genova, del più grande porto del Mediterraneo, è assolutamente attrezzato per fare quelle operazioni. Quindi, in quel caso, c' è stata una palese violazione di legge perché non era stata chiesta l' autorizzazione ad opera della nave di fare operazioni portuali. E qui c' è un problema: le leggi del Parlamento italiano, votate da questa Camera con un emendamento al decreto 34, non possono essere impunemente sfidate. Non solo da armatori di comodo ma da armatori che in questo caso battono bandiera italiana e sono sovvenzionati da questo Stato. La situazione è inaccettabile, mette a rischio i lavoratori marittimi che non sono attrezzati, mette a rischio la sicurezza della nave e danneggia le imprese portuali che pagano le tasse e pagano le concessioni per stare nei porti e per fare un lavoro che si vedono sottratto dai lavoratori degli armatori. Chiediamo che il ministero applichi la norma celermente con un decreto ministeriale perché ha la grande occasione di mettere ordine nel mercato e far sì che i marittimi facciano i marittimi, i portuali facciano i portuali, e ci sia sicurezza per gli uni e per gli altri, per le navi e i passeggeri'. Qui di seguito, l' intervento integrale della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli : 'In tema di autoproduzione dei servizi portuali, l' art. 199 bis del decreto legge 34/2020, ha previsto in particolare che ove non sia previsto soddisfare la domanda di svolgimento delle operazioni portuali mediante le imprese autorizzate, ai sensi dell' art.16 della legge 84/94, né tramite ricorso all' impresa e all' agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo prevista all' art. 17 della stessa legge, la nave è autorizzata a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione alle seguenti condizioni: che sia dotata di mezzi meccanici adeguati, che sia dotata di personale idoneo e aggiuntivo rispetto alla tabella di

sicurezza e di esercizio della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni, che si stato pagato il corrispettivo e sia stata prestata idonea cauzione. Quanto al previsto decreto attuativo informo che è in via di definizione il contenuto dello stesso, già oggetto di un confronto

molto positivo con le associazioni datoriali e organizzazione sindacali in data 9 ottobre. In relazione agli episodi richiamati all' atto in discussione sulla base degli elementi forniti dalla Capitaneria di porto di Genova rappresento che in data 10 ottobre 2020, gli ispettori dell' AdSP contattavano il personale della Capitaneria rappresentando di essere intervenuti a bordo della nave Fantastic di GNV, a seguito di una segnalazione dei delegati sindacali e dei rappresentanti dei lavoratori portuali della Compagnia Unica del porto di Genova nella quale veniva riferito di un possibile svolgimento da parte del personale di bordo di alcune attività in regime di autoproduzione. Giunti sul posto, i militari della Capitaneria procedevano all' acquisizione delle informazioni del caso dalle persone emergenti dalle quali emergeva che le operazioni di carico della nave Fantastic di GNV si erano svolte nel corso della mattinata e che le operazioni di assicurazione del carico alla struttura della nave, tramite vincoli per impedirne lo spostamento di navigazione, aveva provveduto il personale della Compagnia Unica. I marittimi imbarcati sulla nave avevano invece provveduto alle operazioni di sollevamento e abbassamento dei semi rimorchi. In presenza dei militari della Capitaneria, con l' accordo degli operatori della Compagnia Unica, del comandante della nave e dei rappresentanti dell' armatore, è stato effettuato il carico e la conseguente operazione di assicurazione di un container contenenti i bagagli dei passeggeri. Acquisite le informazioni e approvate le operazioni di carico, la nave lasciava il porto alle 1540. La Capitaneria di porto riferisce che sono ancora in corso di svolgimento gli accertamenti relativi all' episodio sopra descritto'.

**Shipping Italy**

**Genova, Voltri**

## De Micheli non risponde sul caso Gnv a Genova: "In corso gli accertamenti della Capitaneria"

"La Capitaneria di porto riferisce che sono ancora in corso di svolgimento gli accertamenti relativi all' episodio". Con queste parole la Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, (non) ha risposto all' interrogazione parlamentare a risposta immediata presentata dopo i resunti recenti due casi di autoproduzione delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi da parte di Grandi Navi Veloci nel porto di Genova. Alla domanda del deputato Davide Gariglio (Pd) che ha chiesto se il ministro fosse consapevole "di questa grave violazione di legge avvenuta nel porto di Genova", la De Micheli ha inizialmente riepilogato le puntate precedenti sul concepimento dell' articolo 199-bis del decreto Rilancio intervenuto sulla materia e poi, nel merito della questione, ha detto: "In data 10 ottobre 2020 gli ispettori dell' Autorità di sistema portuale contattavano il personale della Capitaneria rappresentando di essere intervenuti a bordo della nave Fantastic a seguito di una segnalazione dei delegati sindacali e in rappresentanza dei lavoratori portuali della Culmv dalla quale veniva riferito di una possibile svolgimento da parte del personale di bordo di alcune attività in regime di autoproduzione". La ricostruzione dei fatti poi prosegue così: "Giunti sul posto, i militari della Capitaneria procedevano all' acquisizione delle informazioni dalle persone presenti, dalle quali emergeva che le operazioni di carico della nave Gnv Fantastic si erano svolte nel corso della mattinata e che alle operazioni di assicurazione del carico alla struttura della nave tramite vincoli per impedirne lo spostamento durante la navigazione aveva provveduto il personale della Compagnia Unica. I marittimi imbarcati sulla nave avevano invece provveduto alle operazioni di sollevamento e abbassamento dei semirimorchi. In presenza dei militari della Capitaneria e con l' accordo dei lavoratori della Compagnia Unica, del comandante della nave e del rappresentante dell' armatore, è stato effettuato il carico e la conseguente operazione di assicurazione di un container contenente i bagagli dei passeggeri. Acquisite le informazioni e ultimate le operazioni di carico la nave lasciava il porto". La conclusione è dunque quella già anticipata: "La Capitaneria di porto riferisce che sono ancora in corso di svolgimento gli accertamenti relativi all' episodio sopradescritto". Dunque la domanda su chi abbia autorizzato, e se sia stata autorizzata l' autoproduzione, a bordo dei traghetti di Grandi Navi Veloci è rimasta senza una risposta. Durante il suo intervento la ministra ha fatto cenno all' attuazione dell' articolo 199-bis del Deceot Rilancio affermando quanto segue: "Quanto al previsto decreto attuativo informo che è in via di definizione il contenuto dello stesso, già oggetto di un confronto molto positivo tra le organizzazioni datoriali e sindacali in data 9 ottobre". Sul "molto positivo" le associazioni datoriali non sembrano propriamente convinte.

**Shipping Italy**

**Genova, Voltri**

## Autoproduzione: Gariglio all' attacco degli armatori "di comodo" e "sovvenzionati dallo Stato"

Davide Gariglio, deputato Pd primo firmatario dell' emendamento inserito nel decreto Rilancio che limita il diritto delle compagnie di navigazione all' autoproduzione solo nei porti non attrezzati con imprese portuali e agenzie ex art.17 legge 84/94, non è completamente sodisfatto dalla risposta ella Ministra dei trasporti Paola De Micheli all' interrogazione sui presunti casi di auto-rizzaggio e derizzaggio del carico a bordo avvenuti nel porto di Genova nei giorni scorsi. "Siamo parzialmente soddisfatti e parzialmente insoddisfatti" ha detto Gariglio rivolgendosi alla Ministra dopo il suo intervento. "Ci chiediamo cosa ancora debba attendere la Capitaneria di porto per accertare quello che è successo. Le operazioni in autoproduzione possono avvenire unicamente se sono autorizzate. Vengono autorizzate solo se la richiesta viene fatta e la richiesta può essere fatta quando il porto non abbia una struttura di personale dei terminal o delle compagnie portuali idonea a farle. Ma noi parliamo del porto di Genova, del più grande porto del Mediterraneo che è assolutamente autorizzato a fare queste operazioni". Gariglio non ha dubbi: "In quel caso c' è stata una palese violazione di legge perché non era stata chiesta l' autorizzazione ad opera della nave di fare operazioni portuali". Poi il deputato Pd allarga il tiro all' armamento nazionale: "Qui c' è un problema: che le leggi del Parlamento italiano, votate da questa Camera con un emendamento al Decreto 34, non possono essere impunemente sfidate, non solo da armatori di comodo ma in questo caso da armatori che battono bandiera italiana e che sono ampiamente sovvenzionati da questo Stato. Questa situazione è inaccettabile, mette a rischio i lavoratori marittimi che non sono attrezzati, mette a rischio la sicurezza della nave perché queste operazioni a volte sono fatte con la nave in movimento, e danneggia le imprese portuali che pagano le tasse e le concessioni per stare nei porti e fare un lavoro che si vedono sottratto dai lavoratori degli armatori". In conclusione l' esponente parlamentare chiede che il Ministero "attui celermente la norma con il decreto ministeriale perché è la grande occasione per mettere ordine nel mercato e far sì che i portuali facciano i portuali, i marittimi facciano i marittimi, e ci sia sicurezza per gli uni, per gli altri, per le navi e per i passeggeri".

**Il Secolo XIX (ed. La Spezia)**

**La Spezia**

Il presidente dell' autorità portuale assicura il trasferimento dalla marina del canaletto alla nuova darsena

# «Al Molo Pagliari 300 barche entro la fine dell' anno»

SONDRA COGGIO

«Al Molo Pagliari 300 barche entro la fine dell'anno»

l'incantieri vende navi alla Marina egiziana: 150 militari in città

Intelligenza artificiale, asse con Casablanca

UN SACCO DI CONVENIENZA GRANDI MARCHE 50%

la Spezia L' esodo è imminente, ma non avverrà tutto insieme. Trecento delle oltre 800 barche oggi ospitate alle marine storiche del Canaletto e di Fossamastra saranno trasferite a breve alla nuova darsena al Molo Pagliari. Le lettere di invito sono già partite. L' autorità portuale intende avviare l' operazione a lotti, a mano a mano che saranno completate le operazioni di predisposizione degli spazi. Il presidente dell' authority, Carla Roncallo, conferma. «La Trevi completerà l' opera entro l' anno - spiega - come prevede il programma dei lavori. Intanto, però, ha ultimato trecento posti barca e le relative opere a terra sul molo. Abbiamo chiesto ai concessionari che sono destinati a queste aree di produrre tutte le carte per la nuova licenza. Li abbiamo informati del fatto che si dovranno trasferire, non appena avremo la fornitura Enel». La determina numero 261, a firma del segretario generale Francesco Di Sarcina, sottolinea che «l' attuale stato di avanzamento dei lavori, ormai in corso di ultimazione, consente di poter procedere agli allacci». Si parla di un impegno di spesa che ammonta a 49.998 euro più Iva, se dovuta, per portare energia alle nuove strutture demaniali, ma anche alla banchina alla radice del Molo Enel. La procedura segna un primo punto di arrivo, per il progetto approvato nel 2015, che ha puntato sul Molo Pagliari, un angolo di storia, per sistemare le attività legate alla vela, alla nautica sociale e alla mitilicoltura, anche se i muscolai de L' Approdo, alla fine, saranno sistemati altrove. L' aggiudicazione dei lavori alla Trevi risale al 2016, per un importo contrattuale pari a 11 milioni 223 mila euro, saliti a 12.470 l' anno dopo, all' atto della definizione del progetto esecutivo. C' era stata poi tutta la partita relativa ai nuovi pontili di protezione, che aveva aggiunto altri quattro milioni. E, in mezzo, le contestazioni da parte dei comitati civici ed ambientalisti, che non condividevano la scelta del Molo Pagliari, luogo storico dal quale erano partiti gli Ebrei scampati ai campi di concentramento, per raggiungere la terra promessa. Le salite sono tutte alle spalle. Le lettere ai concessionari ufficializzano la nuova natura di darsena. E questa prima ondata di trasferimenti andrà a popolarla, almeno per una buona parte. Avverrà entro la fine dell' anno. «Enel - precisa Roncallo - procederà con i necessari lavori di allaccio entro un paio di settimane, almeno così ci è stato assicurato». Se non ci saranno intoppi, il trasferimento avrà inizio fra la fine di ottobre ed i primi di novembre. «Le linee di distribuzione interne - aggiunge Roncallo - sono già state ultimate dalla Trevi. La cabina Enel è stata ristrutturata come indicato dal gestore». I passi a carico del porto sono stati compiuti. Ora si tratterà di mettere insieme i passaggi successivi, che vedono coinvolti i diportisti. «A questo punto - afferma Roncallo - tutto dipende solo dai tempi necessari a garantire i collegamenti, almeno per questi primi trecento posti. Dopo di che seguiranno gli altri, a partire dalla fine dell' anno». --

**Il Giornale del Piemonte e della Liguria**

**La Spezia**

SCAMBIO DI DATI E FLUSSI INFORMATICI

## Banchine interconnesse tra Spezia e Casablanca

*Un corridoio logistico tra Africa e mar Ligure grazie al progetto Felix*

SCAMBIO DI INFORMAZIONI Le autorità italiane e francesi al lavoro invano da due settimane

I cadaveri in mare ancora senza nome

*Otto dei dieci corpi ritrovati lungo la costa ligure non sono stati identificati*

PRIMA IMBARCAZIONE NELLE ACQUE DELLA STRUTTURA TURISTICA

Il Tuiga entra per primo alla Cala del Forte

ULTIMO ATTO

Il porto di Imperia proprietà del Comune

SCAMBIO DI DATI E FLUSSI INFORMATICI

Banchine interconnesse tra Spezia e Casablanca

*Un corridoio logistico tra Africa e mar Ligure grazie al progetto Felix*

AGEVOLAZIONI ALLE IMPRESE

Sconto sulla Tari per l'emergenza Covid

SAVONESE ARRESTATO

Picchia e ustiona la fidanzata per gelosia

DOPO L'ALLUVIONE

Lavori in tempi record Riapre strada di Triora

Un corridoio logistico attraversa il Mediterraneo per unire i porti della Spezia e di Casablanca. È stata attuata in questi giorni la prima fase del progetto pilota per lo scambio di dati tra i due hub rendendo interoperativi i sistemi informatici. Questa azione rientra nel progetto europeo Felix che ha lo scopo di realizzare un corridoio logistico internazionale e che vede protagonisti l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il gruppo Tarros e Circle. Lo scambio di dati e l' integrazione dei flussi informativi sarà possibile grazie all' Internet of Things, sfruttando anche Blockchain (la cate ne di blocchi) e l' Intelligenza artificiale. I movimenti delle merci saranno documentate in tempo reale grazie ad antenne, posizionate ai gate, in grado di rilevare con la radiofrequenza i sigilli Rfid posizionati sui container del gruppo Tarros e Circle. Attraverso il lettore Long Range, in grado di gestire in contemporanea due antenne, sarà possibile l' immediata identificazione dei container in entrata o uscita. Inoltre gli attori coinvolti stanno lavorando sulla digitalizzazione doganale e sullo scambio dei documenti tra i due porti, interconnettendo le piattaforme informatiche.

**Il Secolo XIX**

**La Spezia**

tecnologie e shipping

## Un corridoio tra La Spezia e Casablanca

Genova I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini grazie a un' iniziativa nell' ambito del progetto Fenix, co-finanziato nell' ambito del programma europeo Connecting Europe Facility (Cef), che riguarda i temi della digitalizzazione nella logistica e nei trasporti. Tra i due scali portuali è prevista un' intensificazione degli scambi commerciali con la realizzazione di un corridoio logistico internazionale grazie all' uso di intelligenza artificiale e blockchain. Coinvolte nel progetto l' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, il ministero dei Trasporti, il gruppo Tarros e Circle. --

«Il dirigente è sempre più precario
Nel contratto servono maggiori tutele»
Un corridoio tra La Spezia e Casablanca

**Il Secolo XIX (ed. La Spezia)**

**La Spezia**

autorità portuale

## Intelligenza artificiale, asse con Casablanca

L.IV.MASSIMO GUERRA

La Spezia L' intelligenza artificiale e l' interconnessione tra piattaforme informatiche avvicineranno i porti della Spezia e di Casablanca. Un corridoio logistico e di dati, da un capo all' altro del Mediterraneo, renderà immediatamente disponibili informazioni sulle merci in arrivo o partenza. Perché tutto ciò sia realtà, ai varchi portuali sono installate antenne in grado di leggere, grazie alla radiofrequenza, i sigilli Rfid posizionati sui container del gruppo Tarros e Circle. Identificando all' istante posizione e movimento dei contenitori, con uno scambio di documenti tra i terminal in tempo reale. Una "rivoluzione" che è l' attuazione della prima fase del progetto europeo Felix, che coinvolge Autorità di Sistema Portuale, gruppo Tarros e Circle. --L.iv.

«Al Molo Pagliari 300 barche entro la fine dell'anno»
I cantieri vende navi alla Marina egiziana: 150 militari in città
Intelligenza artificiale, asse con Casablanca
UN SACCO DI CONVENIENZA
GRANDI MARCHE
50%
ESSELUNGA

**Ansa**

**La Spezia**

## Progetto europeo Fenix unisce porti Spezia e Casablanca

*Corridoio per scambio dati, usata intelligenza artificiale*

(ANSA) - LA SPEZIA, 14 OTT - Un corridoio logistico attraversa il Mediterraneo per unire i porti della Spezia e di Casablanca. È stata attuata in questi giorni la prima fase del progetto pilota per lo scambio di dati tra i due hub rendendo interoperativi i sistemi informatici. Questa azione rientra nel progetto europeo Fenix che ha lo scopo di realizzare un corridoio logistico internazionale e che vede protagonisti l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il gruppo Tarros e Circle. Lo scambio di dati e l' integrazione dei flussi informativi sarà possibile grazie all' Internet of Things, sfruttando anche Blockchain (la catene di blocchi) e l' Intelligenza artificiale. I movimenti delle merci saranno documentate in tempo reale grazie ad antenne, posizionate ai gate, in grado di rilevare con la radiofrequenza i sigilli Rfid posizionati sui container del gruppo Tarros e Circle. Attraverso il lettore Long Range, in grado di gestire in contemporanea due antenne, sarà possibile l' immediata identificazione dei container in entrata o uscita. Inoltre gli attori coinvolti stanno lavorando sulla digitalizzazione doganale e sullo scambio dei documenti tra i due porti, interconnettendo le piattaforme informatiche. (ANSA).

**BizJournal Liguria**

**La Spezia**

# IoT e blockchain: il progetto Fenix velocizza le operazioni tra i porti della Spezia e di Casablanca

*Coinvolti, oltre all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il Gruppo Tarros e Circle*

I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini. Grazie al progetto europeo Fenix attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico internazionale. Coinvolti, oltre all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il Gruppo Tarros e Circle . La prima fase del progetto pilota relativo all' International Fast & Secure Trade Lane è stata finalizzata nei giorni scorsi. Il progetto, sviluppato nell' ambito del progetto comunitario Fenix (coordinato a livello europeo da Ertico e in Italia dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come beneficiario attraverso Tts Italia), riguarda in particolare lo scambio dei dati tra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità dei sistemi informativi presenti nei porti della Spezia e Casablanca. Il progetto, in virtù anche del protocollo d' intesa sottoscritto tra Adsp e Agence Nationale des Ports (Anp) coinvolge il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc, e punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie anche all' utilizzo dell' Internet of Things (IoT), nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali tra i diversi attori coinvolti sfruttando anche strumenti innovativi quali blockchain e intelligenza artificiale. Antenne, sigilli, lettori sono gli strumenti "materiali" che consentono di velocizzare le operazioni. Le antenne posizionate in prossimità dei varchi, sia in entrata sia in uscita, permettono la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli Rfid posizionati sul container, controllando gli accessi. Il lettore Long Range operante in banda Uhf, capace di gestire due antenne in contemporanea, garantisce un ampio raggio di lettura. Sigilli Sui container caricati sui camion sono presenti invece i sigilli , installati in questi giorni dal Gruppo Tarros e Circle, di tipo Internet of Things (eSeals), al cui interno è inserito un componente elettronico Rfid che, attraverso una sequenza numerata, ne permette l' immediata identificazione, permettendo altresì di capire se si tratta di un ingresso (export) o uscita (import). Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l' accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al gate portuale è in grado, di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente a esso e annullandone possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione. AdSP, Gruppo Tarros e Circle stanno inoltre portando avanti le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave , nonché di sfruttare gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nei giorni scorsi, in particolare, è stato sviluppato, a cura di AdSP, il sistema che permette di interconnettere le piattaforme informatiche in uso nei porti della Spezia e di Casablanca, nonché i sistemi degli altri attori coinvolti nel corridoio internazionale.

**Citta della Spezia**

**La Spezia**

## Antenne e sigilli, alla Spezia e Casablanca i porti comunicano con internet

*Operazioni velocizzate grazie allo scambio di informazioni automatizzato. I varchi si aprono senza intervento umano.*

La Spezia - I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini. Sempre più efficienti gli scambi commerciali tra i due scali, infatti, grazie al progetto europeo FENIX, attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico internazionale. Coinvolti, oltre all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il Gruppo Tarros e Circle. La prima fase del progetto pilota relativo all International Fast & Secure Trade Lane è stata finalizzata nei giorni scorsi. Il progetto, sviluppato nell' ambito del progetto comunitario FENIX (coordinato a livello europeo da ERTICO e italiano dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come beneficiario attraverso TTS Italia), riguarda in particolare lo scambio dei dati tra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità dei sistemi informativi presenti nei porti della Spezia e Casablanca. Il progetto, in virtù anche del protocollo d' intesa sottoscritto tra AdSP e Agence Nationale des Ports (ANP) coinvolge il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc, e punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie anche all' utilizzo dell' Internet of Things (IoT), nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali tra i diversi attori coinvolti sfruttando anche strumenti innovativi quali blockchain e intelligenza artificiale. Antenne, sigilli, lettori sono gli strumenti "materiali" che consentono di velocizzare le operazioni. Le antenne posizionate in prossimità dei varchi, sia in entrata che in uscita, permettono la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli RFID posizionati sul container, controllando gli accessi. Il lettore long range operante in banda UHF, capace di gestire due antenne in contemporanea, garantisce un ampio raggio di lettura. Sui container caricati sui camion sono presenti invece i sigilli, installati in questi giorni dal Gruppo Tarros e Circle, di tipo Internet of Things (eSeals), al cui interno è inserito un componente elettronico RFID che, attraverso una sequenza numerata, ne permette l' immediata identificazione, permettendo altresì di capire se si tratta di un ingresso (export) o uscita (import). Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l' accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al Gate portuale è in grado, infatti, di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente ad esso e annullandone possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione. AdSP, Gruppo Tarros e Circle stanno inoltre portando avanti le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave, nonché di sfruttare gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nei giorni scorsi, in particolare, è stato sviluppato, a cura di AdSP, il sistema che permette di interconnettere le piattaforme informatiche in uso nei porti della Spezia e di Casablanca, nonché i sistemi degli altri attori coinvolti nel corridoio internazionale. Mercoledì 14 ottobre 2020 alle 11:35:41 Redazione.

**Citta della Spezia**

**La Spezia**

## Gnl, Legambiente: "Oltre alle regole c'è anche il buonsenso"

*Il caso del rifornimento di una nave da crociera con gas portato da una bettolina in arrivo dall' Olanda.*

CITTÀ DELLA SPEZIA

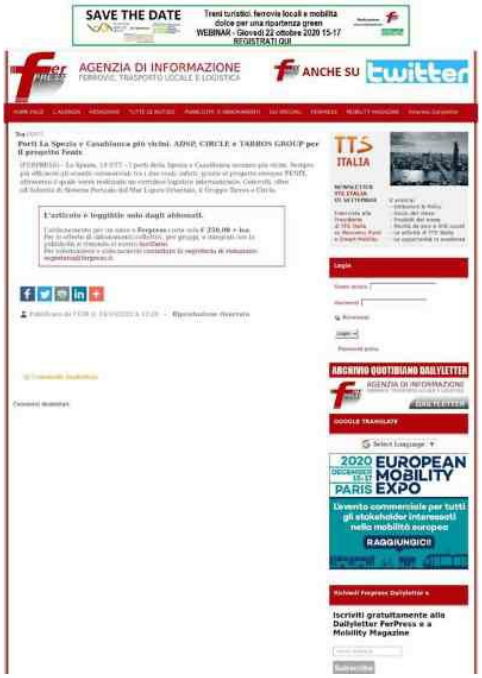
Gnl, Legambiente: "Oltre alle regole c'è anche il buonsenso"

La Spezia - Da Legambiente arriva una risposta alle rassicurazioni della Capitaneria di Porto circa il rifornimento a gas della nave da crociera con una bettolina in arrivo dall' Olanda . "Nessuno mette in dubbio che vengano rispettate le norme - commenta Stefano Sarti del circolo spezzino- e ci mancherebbe altro. Ma va stigmatizzato il concetto fondamentale che il rispetto delle norme è subordinato al buonsenso e alla localizzazione". In altre parole Legambiente contesta "l' opportunità di muovere una cisterna carica dall' Olanda a Spezia. "Certe decisioni dovrebbero essere ispirate dalla ricerca di maggior sicurezza possibile, e certe operazioni svolte a pochi metri dalle case, in città, non rientra in questo spirito. A tutto questo si aggiunga che la cittadinanza non viene mai coinvolta in simili decisioni", concludono dal sodalizio ambientalista. Mercoledì 14 ottobre 2020 alle 15:41:18 Redazione.

**FerPress**

**La Spezia**

# Porti La Spezia e Casablanca più vicini. ADSP, CIRCLE e TARROS GROUP per il progetto Fenix




(FERPRESS) La Spezia, 14 OTT I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini. Sempre più efficienti gli scambi commerciali tra i due scali, infatti, grazie al progetto europeo FENIX, attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico internazionale. Coinvolti, oltre all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il Gruppo Tarros e Circle.La prima fase del progetto pilota relativo all'International Fast & Secure Trade Lane è stata finalizzata nei giorni scorsi. Il progetto, sviluppato nell'ambito del progetto comunitario FENIX (coordinato a livello europeo da ERTICO e italiano dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come beneficiario attraverso TTS Italia), riguarda in particolare lo scambio dei dati tra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l'interoperabilità dei sistemi informativi presenti nei porti della Spezia e Casablanca.Il progetto, in virtù anche del protocollo d'intesa sottoscritto tra AdSP e Agence Nationale des Ports (ANP) coinvolge il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc, e punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie anche all'utilizzo dell'Internet of Things (IoT), nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali tra i diversi attori coinvolti sfruttando anche strumenti innovativi quali Blockchain e Intelligenza Artificiale.Antenne, sigilli, lettori sono gli strumenti materiali che consentono di velocizzare le operazioni. Le antenne (vedi foto) posizionate in prossimità dei varchi, sia in entrata che in uscita, permettono la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli RFID posizionati sul container, controllando gli accessi.Il lettore Long Range operante in banda UHF, capace di gestire due antenne in contemporanea, garantisce un ampio raggio di lettura.Sui container caricati sui camion sono presenti invece i sigilli (vedi foto), installati in questi giorni dal Gruppo Tarros e Circle, di tipo Internet of Things (eSeals), al cui interno è inserito un componente elettronico RFID che, attraverso una sequenza numerata, ne permette l'immediata identificazione, permettendo altresì di capire se si tratta di un ingresso (export) o uscita (import).Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l'accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al Gate portuale è in grado, infatti, di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente ad esso e annullandone possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione.AdSP, Gruppo Tarros e Circle stanno inoltre portando avanti le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave, nonché di sfruttare gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.Nei giorni scorsi, in particolare, è stato sviluppato, a cura di AdSP, il sistema che permette di interconnettere le piattaforme informatiche in uso nei porti della Spezia e di Casablanca, nonché i sistemi degli altri attori coinvolti nel corridoio internazionale.

**Informare**

**La Spezia**

## Progetto per realizzare un corridoio logistico internazionale tra i porti di La Spezia e Casablanca

L' iniziativa pilota è svolta nell' ambito del progetto FENIX co-finanziato dall' UE I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini grazie ad un' iniziativa programmata nell' ambito del progetto FENIX (A European FEderated Network of Information eXchange in Logistics), co-finanziato nell' ambito del programma europeoConnecting Europe Facility (CEF), che riguarda i temi della digitalizzazione nella logistica e nei trasporti. Tra i due scali portuali, infatti, è prevista un' intensificazione degli scambi commerciali con la realizzazione di un corridoio logistico internazionale, progetto che coinvolge l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, implementing mody del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del progetto FENIX, nonché il gruppo Tarros e Circle. La prima fase del progetto pilota relativo all' International Fast & Secure Trade Lane è stata finalizzata nei giorni scorsi. Il progetto riguarda in particolare lo scambio dei dati tra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità dei sistemi informativi presenti nei porti della Spezia e Casablanca. Inoltre il progetto, in virtù anche del protocollo d' intesa sottoscritto tra l' AdSP della Liguria Orientale e la marocchina Agence Nationale des Ports (ANP), coinvolge il terminal di Casablanca e Tarros Maroc, e punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie anche all' utilizzo dell' Internet of Things (IoT), nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali tra i diversi attori coinvolti sfruttando anche strumenti innovativi quali Blockchain e intelligenza artificiale. Il progetto si affida inoltre ad antenne, sigilli, lettori quali strumenti "materiali" che consentono di velocizzare le operazioni. Le antenne posizionate in prossimità dei varchi portuali, sia in entrata che in uscita, permettono la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli RFID posizionati sui container, controllando gli accessi. Il lettore Long Range operante in banda UHF, capace di gestire due antenne in contemporanea, garantisce un ampio raggio di lettura. Sui container caricati sui camion sono presenti invece i sigilli di tipo Internet of Things (eSeals), installati in questi giorni dal gruppo Tarros e Circle, al cui interno è inserito un componente elettronico RFID che, attraverso una sequenza numerata, ne permette l' immediata identificazione, consentendo di capire se si tratta di un ingresso (export) o uscita (import). Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l' accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al gate portuale è in grado, infatti, di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente e annullandone possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione. AdSP, Gruppo Tarros e Circle stanno portando avanti anche le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave, nonché di sfruttare gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nei giorni scorsi, in particolare, è stato sviluppato, a cura di AdSP, il sistema che permette di interconnettere le piattaforme informatiche in uso nei porti della Spezia e di Casablanca, nonché i sistemi degli altri attori coinvolti nel corridoio internazionale.

**Informazioni Marittime**

**La Spezia**

## La Spezia e Casalbanca digitalizzano i container

*Grazie al progetto europeo Fenix e agli accordi tra Autorità portuale italiana e marocchina, antenne, sigilli e lettori a radiofrequenza permetteranno lo sdoganamento velocizzato e anticipato*

Antenne, sigilli, lettori, gps, chip a radiofrequenza e sdoganamento anticipato telematico. I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini grazie al progetto europeo Fenix , attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico digitalizzato tra il porto italiano e marocchino, destinato ad arricchirsi negli anni di nuovi strumenti tecnologici. Coinvolti, oltre all' Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, anche il trasportatore Gruppo Tarros e la società esperta di automazione londinese Circle. Grazie a un protocollo d' intesa sottoscritto tra AdSP e Agence Nationale des Ports sono coinvolti anche i terminal container di Casablanca e Tarros Maroc. Si punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie all' utilizzo dell'"internet delle cose", nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali sfruttando la blockchain e l' intelligenza artificiale. Antenne, sigilli e lettori sono gli strumenti materiali che consentono di velocizzare le operazioni. Per esempio, verranno posizionate antenne in prossimità dei varchi portuali, sia in entrata che in uscita, permettendo la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli RFID posizionati sul container identificando velocemente lo stato del contenitore (in uscita o in entrata) e la sua destinazione. Un lettore a lunga distanza che opera su banda UHF gestisce due antenne in contemporanea, garantendo un ampio raggio di frequenza. Sigilli sui container caricati sopra i camion sono presenti dei sigilli, installati in questi giorni dal Gruppo Tarros e Circle, con all' interno un RFID (chip a radiofrequenza) per l' identificazione in import o export. Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l' accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al gate portuale è in grado, infatti, di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente ad esso e annullandone possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione. La prima fase del progetto pilota è stata finalizzata nei giorni scorsi. Rientra nel FENIX, progetto comunitario coordinato da ERTICO e dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell' Italia, come beneficiario attraverso TTS Italia. AdSP, Gruppo Tarros e Circle stanno inoltre portando avanti le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave, sfruttando i recenti strumenti informatici dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli italiana.

**Messaggero Marittimo**

**La Spezia**

# Porti di Spezia e Casablanca più vicini

*Grazie al progetto FENIX sarà creato un corridoio logistico*

Redazione

LA SPEZIA I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini. Sempre più efficienti gli scambi commerciali tra i due scali, infatti, grazie al progetto europeo FENIX, attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico internazionale. Coinvolti, oltre all'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, il Gruppo Tarros e Circle. La prima fase del progetto pilota relativo all'International Fast & Secure Trade Lane è stata finalizzata nei giorni scorsi. Il progetto, sviluppato nell'ambito del progetto comunitario FENIX (coordinato a livello europeo da ERTICO e italiano dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come beneficiario attraverso TTS Italia), riguarda in particolare lo scambio dei dati tra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l'interoperabilità dei sistemi informativi presenti nei porti della Spezia e Casablanca. Il progetto, in virtù anche del protocollo d'intesa sottoscritto tra AdSp e Agence Nationale des Ports (ANP) coinvolge il terminal di Casablanca e Tarros Maroc, e punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie anche all'utilizzo dell'Internet of Things (IoT), nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali tra i diversi attori coinvolti sfruttando anche strumenti innovativi quali Blockchain e Intelligenza Artificiale. Antenne, sigilli, lettori sono gli strumenti materiali che consentono di velocizzare le operazioni. Le antenne (vedi foto) posizionate in prossimità dei varchi, sia in entrata che in uscita, permettono la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli RFID posizionati sul container, controllando gli accessi. Il lettore Long Range operante in banda UHF, capace di gestire due antenne in contemporanea, garantisce un ampio raggio di lettura. Sui container caricati sui camion sono presenti invece i sigilli (vedi foto), installati in questi giorni dal Gruppo Tarros e Circle, di tipo Internet of Things (eSeals), al cui interno è inserito un componente elettronico RFID che, attraverso una sequenza numerata, ne permette l'immediata identificazione, permettendo altresì di capire se si tratta di un ingresso (export) o uscita (import). Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l'accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al Gate portuale è in grado, infatti, di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente ad esso e annullandone possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione. AdSp, Gruppo Tarros e Circle stanno inoltre portando avanti le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave, nonché di sfruttare gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nei giorni scorsi, in particolare, è stato sviluppato, a cura di AdSP, il sistema che permette di interconnettere le piattaforme informatiche in uso nei porti della Spezia e di Casablanca, nonché i sistemi degli altri attori coinvolti nel corridoio internazionale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**The Medi Telegraph**

**La Spezia**

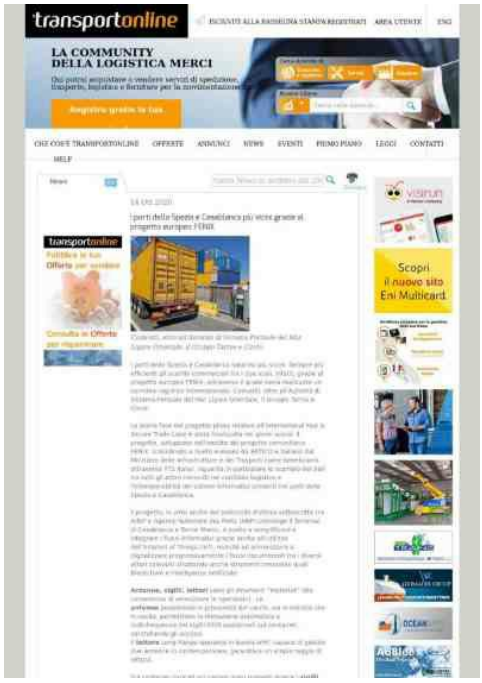
## Corridioio internazionale, La Spezia e Casablanca più vicine

La Spezia - Sempre più efficienti gli scambi commerciali tra La Spezia e Casablanca, con al progetto europeo Fenix, attraverso cui sarà realizzato un corridoio logistico internazionale. Coinvolti, oltre all' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, il gruppo Tarros e Circle. La prima fase del progetto pilota relativo all' International Fast & Secure Trade Lane è stata finalizzata nei giorni scorsi. Il progetto, sviluppato nell' ambito del progetto comunitario Fenix (coordinato a livello europeo da Ertico e italiano dal ministero dei Trasporti come beneficiario attraverso Tts Italia), riguarda in particolare lo scambio dei dati tra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità dei sistemi informativi presenti nei porti della Spezia e Casablanca. Il progetto, in virtù anche del protocollo d' intesa sottoscritto tra l' Adsp e Agence Nationale des Ports (Anp) coinvolge il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc, e punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie anche all' utilizzo dell' Internet of Things (Iot), nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali tra i diversi attori coinvolti sfruttando anche strumenti innovativi quali blockchain e intelligenza artificiale. Antenne, sigilli, lettori sono gli strumenti 'materiali' che consentono di velocizzare le operazioni. Le antenne posizionate in prossimità dei varchi, sia in entrata che in uscita, permettono la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli Rfid posizionati sul contenitori, controllando gli accessi. Il lettore Long Range operante in banda Uhf, capace di gestire due antenne in contemporanea, garantisce un ampio raggio di lettura. Sui container caricati sui camion sono presenti invece i sigilli, installati in questi giorni dal gruppo Tarros e Circle, di tipo Internet of Things (eSeals), al cui interno è inserito un componente elettronico Rfid, ch, attraverso una sequenza numerata, ne permette l' immediata identificazione, permettendo altresì di capire se si tratta di un ingresso (esportazione) o uscita (importazione). Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l' accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al varco portuale è in grado infatti di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente ad esso e annullandone possibili rallentamenti di controllo e ispezione. L' Adsp, il gruppo Tarros e Circle stanno inoltre portando avanti le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave, nonché di sfruttare gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell' agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nei giorni scorsi, in particolare, è stato sviluppato, a cura di Adsp, il sistema che permette di interconnettere le piattaforme informatiche in uso nei porti della Spezia e di Casablanca, nonché i sistemi degli altri attori coinvolti nel corridoio internazionale.

**Transportonline**

**La Spezia**

# I porti della Spezia e Casablanca più vicini grazie al progetto europeo FENIX




Coinvolti, oltre all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il Gruppo Tarros e Circle. I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini. Sempre più efficienti gli scambi commerciali tra i due scali, infatti, grazie al progetto europeo FENIX, attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico internazionale. Coinvolti, oltre all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il Gruppo Tarros e Circle. La prima fase del progetto pilota relativo all'International Fast & Secure Trade Lane è stata finalizzata nei giorni scorsi. Il progetto, sviluppato nell'ambito del progetto comunitario FENIX (coordinato a livello europeo da ERTICO e italiano dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come beneficiario attraverso TTS Italia), riguarda in particolare lo scambio dei dati tra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l'interoperabilità dei sistemi informativi presenti nei porti della Spezia e Casablanca. Il progetto, in virtù anche del protocollo d'intesa sottoscritto tra AdSP e Agence Nationale des Ports (ANP) coinvolge il Terminal di Casablanca e Tarros Maroc, e punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie anche all'utilizzo dell'Internet of Things (IoT), nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali tra i diversi attori coinvolti sfruttando anche strumenti innovativi quali Blockchain e Intelligenza Artificiale. Antenne, sigilli, lettori sono gli strumenti materiali che consentono di velocizzare le operazioni. Le antenne posizionate in prossimità dei varchi, sia in entrata che in uscita, permettono la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli RFID posizionati sul container, controllando gli accessi. Il lettore Long Range operante in banda UHF, capace di gestire due antenne in contemporanea, garantisce un ampio raggio di lettura. Sui container caricati sui camion sono presenti invece i sigilli (vedi foto), installati in questi giorni dal Gruppo Tarros e Circle, di tipo Internet of Things (eSeals), al cui interno è inserito un componente elettronico RFID che, attraverso una sequenza numerata, ne permette l'immediata identificazione, permettendo altresì di capire se si tratta di un ingresso (export) o uscita (import). Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l'accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al Gate portuale è in grado, infatti, di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente ad esso e annullandone possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione. AdSP, Gruppo Tarros e Circle stanno inoltre portando avanti le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave, nonché di sfruttare gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nei giorni scorsi, in particolare, è stato sviluppato, a cura di AdSP, il sistema che permette di interconnettere le piattaforme informatiche in uso nei porti della Spezia e di Casablanca, nonché i sistemi degli altri attori coinvolti nel corridoio internazionale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**Il Messaggero**

**Ravenna**

## Una crociera verde mare

*Il gas naturale liquido ultima eco -frontiera*

Metanolo, idrogeno, ammoniaca, eolico, fotovoltaico. Cosa spingerà le navi del futuro? Gli studi sono tanti; qualcuno più avanti, qualche altro è ancora a livello di idea. Tutti, però, mirano all' obiettivo zero emissioni nocive. Gli armatori stanno dando prova di grande compattezza sul fronte ambientale: il traguardo fissato dall' Imo (l' International Maritime Organization dell' Onu) di ridurre del 50% rispetto ai valori del 2008, le emissioni di CO2 del trasporto marittimo entro il 2050, potrebbe essere raggiunto molto prima della scadenza. Non a caso, infatti, entro il 2023 è stata fissata una verifica dei risultati ottenuti, e già si pensa che l' asticella potrebbe essere posta anche più in alto. Intanto, però, bisogna continuare a ridurre le emissioni oggi. Gli sforzi sono in atto e vanno avanti in due direzioni: alimentazione a gas naturale liquefatto per le nuove navi; montaggio degli scrubber, abbattitori di fumi, su navi datate per ridurre al minimo le emissioni di zolfo in atmosfera. Il gnl (metano raffreddato a -160 gradi per renderlo liquido) è il combustibile di oggi è di domani. Le navi che già utilizzano il gas liquido sono diverse ed altre arriveranno nei prossimi mesi. Il gnl, naturalmente, alimenta i generatori per la produzione dell' energia elettrica necessaria per la propulsione. Crociere e traghetti i segmenti più avanti in questa innovazione. Ma è facile immaginare che non appena sarà realizzata una vera rete di approvvigionamento del gnl, anche il cargo imboccherà questa strada. Fare bunker di gnl nel Mediterraneo oggi è un problema serio: l' unica stazione attiva è quella realizzata nel porto di Barcellona. In Italia siamo in ritardo, come sempre: Ravenna sarà il primo porto che avrà un deposito costiero di gnl ma occorrono ancora diversi mesi. Inimmaginabile, dunque, almeno per ora, pensare ad una diffusione concreta di questo combustibile nelle navi da carico. Hanno iniziato, dunque, le navi da crociera che più facilmente posso programmare soste a Barcellona per il rifornimento. Il gruppo Carnival, ad esempio, che ha già ordinato 11 alimentate a gnl, ne ha due già in navigazione, la Costa Smeralda e l' Aida Nova. Anche Msc Crociere punta con decisione in questa direzione: nei prossimi mesi tre navi usciranno dai cantieri francesi di Saint Nazaire alimentate a gas naturale liquefatto. L' OBIETTIVO Per gli armatori italiani arrivare agli obiettivi fissati dall' Imo è una priorità assoluta. «L' abbattimento dei fumi - dice Stefano Messina - presidente di Assarmatori - e quindi delle emissioni nocive, non è solo un dovere; è per i maggiori gruppi armatoriali italiani un impegno preciso condiviso peraltro, in modo sempre più sistematico, con l' industria cantieristica e con il mondo della ricerca. Ora l' attenzione - aggiunge Messina - è particolarmente concentrata verso la riduzione delle emissioni di gas, i cosiddetti Green House Gases (GHG), verso l' obiettivo di abbandonare l' utilizzo dei combustibili fossili attraverso una road-map che prevede misure short-term alcune già in atto - che saranno completate entro il 2023, dopo si avrà una verifica della strategia ed una successiva definizione di misure mid-term. Il che comporta un' evoluzione importante nella propulsione navale, in ossequio alla sfida della de-carbonizzazione che ha già visto i primi investimenti in navi a propulsione a gas puntando con decisione verso un' innovazione che potrebbe vedere un rapido sviluppo di navi a propulsione alternativa, in primis a idrogeno, in modo diretto nelle fuels cells sia nella produzione di carburanti alternativi come l' ammoniaca, il metano sinteti co o il fuel sintetico». L' importanza degli obiettivi Imo per il futuro del pianeta sono evidentissimi. «Basti pensare - come sottolinea il presidente di Confitarma, Mario Mattioli - che 90% delle merci viaggia via mare. Nel decennio 2008-2018, il settore ha ridotto di quasi il 20% le emissioni di CO2

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**Il Messaggero**

**Ravenna**

e dal 1° gennaio 2020, a seguito della nuova normativa Imo, il tenore di zolfo nel carburante è stato ridotto di ben sette volte in ambito globale (dal 3,5 allo 0,5%), accelerando la riduzione anche di queste specifiche emissioni. L' impatto della pandemia Covid-19 sull' economia mondiale rende difficile fare previsioni sull' andamento dei traffici m arittimi internazionali. Comunque, l' Imo prevede che, entro il 2050, si riducano del 50% le emissioni di gas serra rispetto al 2008: si tratta di una riduzione di circa il 75% per ogni nave. La flotta italiana è in prima fila nel percorso che tende alla decarbonizzazione di tutte le attività industriali, ed ha già realizzato ingenti investimenti per tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l' ambiente. Si stanno studiando anche soluzioni alternative come l' uso di ammoniac a, metanolo o idrogeno». LO SCENARIO Ma a che punto sono queste sperimentazioni? Il colosso italiano della cantieristica, Fincantieri ha iniziato nei cantieri di Castellammare di Stabia la costruzione di una unità sperimentale. Si chiama Zeus (Zero Emission Ultimate Ship). È lunga circa 25 metri e un dislocamento di 100 tonnellate. Si tratta di un vero e proprio laboratorio galleggiante finalizzato ad acquisire informazioni sul comportamento nell' ambiente di utilizzo reale delle Fuel Cell, già studiate nel corso dei progetti precedenti e ora compattate in modo da poter essere installate su unità di superficie e sommergibili. La realizzazione di Zeus consentirà la verifica delle nuove normative per l' uso dell' idrogeno a bordo delle navi e per l' ottenimento delle certificazioni dal le autorità di bandiera. Lo studio riguarderà anche la gestione dell' alimentazione dell' idrogeno stoccato con bombole di idruri metallici e dell' automazione dell' erogazione dello stesso in funzione del carico. Inoltre, su Zeus verranno sperimentate diverse tecnologie innovative per validare soluzioni d' impiego di nuovi materiali green di allestimento come una nuova pellicola antivegetativa, sulla chiglia, rivestimenti antiscivolo e p avimenti autolivellanti. Sull' innovazione punta anche Msc Crociere. «Con i nostri partner storici - spiega il capo del team tecnico, Emilio La Scala - stiamo investendo in un vero e proprio ground-breaking project, un progetto rivoluzionario che mira a integrare un prototipo di tecnologia Sofc (Solid Oxide Fuel Cell) a bordo di Msc World Europa». Questa iniziativa vede coinvolti diverse aziende leader del settore fra cui Entrepose Group come sviluppatore di celle a combustibile, i Chantiers de l' Atlantique quale integratore dei sistemi a bordo, ed il patrocinio della Commissione francese per le energie alternative e l' energia atomica (Cea). «Il prototipo Sofc utilizzerà il Gnl disponibile a bordo per produrre elettricità e calore ad elevatissime prestazioni. Questo processo - sottolinea La Scala - è circa il 25% più efficiente e con meno emissioni rispetto ad un motore a combustione interna a velocità media. Se i risultati a bordo corrisponderanno, o addirittura supereranno, le nostre stime, prevediamo di avviare uno studio di dettaglio per aumentare la scala delle celle a combustibile quindi renderle idonee a supportare il fabbisogno energetico delle navi future». Parallelamente il team tecnico di Msc Crociere - sta valutando l' uso delle batterie come soluzione energetica di supporto, fornendo un accumulo intelligente di energia e una riserva di carica pronta all' uso quando necessario. La valutazione includerà l' analisi dell' intero ciclo di vita per convalidare l' uso su larga scal a delle batterie stesse. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**La Nazione (ed. Massa Carrara)**

**Marina di Carrara**

## Water front, qualcosa si muove per il lotto 4

*Dopo lo stop di un anno riprende l' iter che con gennaio dovrebbe veder il via ai lavori sulla passeggiata della diga foranea*

Carrara

Water front, qualcosa si muove per il lotto 4

Luci nuove in città per strade più sicure

di Claudio Laudanna CARRARA «Per il lotto 4 del waterfront ci siamo quasi. Ad anno nuovo partiranno i lavori per la nuova passeggiata sulla diga foranea». A confermare il procedere senza intoppi di uno dei cantieri più attesi, e discussi, da anni da parte di tutta la città è la presidentessa uscente dell' Autorità di sistema portuale, Carla Roncallo. La dirigente genovese dopo quasi quattro anni sta per lasciare Marina di Carrara per entrare a far parte del board dell' Autorità di regolazione dei trasporti e toccherà dunque al suo successore portare a termine la sua opera. «Con Carla Roncallo - ricorda il sindaco Francesco De Pasquale che le ha portato i saluti della città - abbiamo avviato progetti importanti per lo sviluppo della città come il waterfront e il Piano regolatore portuale e approvato, primi in Italia, il Documento di pianificazione strategica di sistema dei porti. Nel merito del waterfront, il lotto 4 del progetto, quello più atteso perché comprende la nuova passeggiata sulla diga foranea, è in fase di valutazione paesaggistica. Il via libera della Sovrintendenza è l' ultimo step necessario ad avviare il procedimento, che dovrebbe concludersi entro un mese circa, permettendo così l' avvio delle procedure di gara». Dopo anni di annunci, rinvii, scatti in avanti e improvvise marce indietro, dunque, l' interfaccia tra lo scalo e Marina sembra destinato davvero a cambiare una volta per tutte. «Per il lotto 4 - ribadisce Roncallo - ormai ci siamo. Aspettiamo il parere paesaggistico che deve arrivare da Comune e Sovrintendenza. Credo che tempo un mese dovremmo avercelo e poi si potrà aprire il bando per l' assegnazione dei lavori. Se non ci saranno intoppi, dunque, entro l' anno dovremmo avere individuato la ditta e, comunque, sicuramente prima della prossima estate potranno partire i lavori alla passeggiata». Con il lotto 3, quello che dovrà ridisegnare la zona dell' ex parco lamiere, è ancora aperto il concorso di progettazione dopo che l' amministrazione grillina ha bloccato il progetto originario. Novità importanti nei prossimi mesi potranno arrivare anche per i lotti 1 e 2 che riguardano la nuova entrata a levante, il ponte e tutta la viabilità lungo viale Da Verrazano e viale Colombo. «In questo caso siamo un po' più indietro - ammette Roncallo -. Abbiamo riscontrato alcuni problemi tecnici che ora stiamo risolvendo e credo che anche qui saremo pronti uno o due mesi dopo il lotto 4. In ogni caso speriamo di riuscire a partire con i cantieri anche per la realizzazione di questi interventi entro la prossima estate». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Informazioni Marittime**

**Livorno**

## Il porto di Livorno punta sulla cellulosa

*L' Autorità portuale invia a Bruxelles il bando per la progettazione ed esecuzione del raddoppio del capannone della M+K*

L' Autorità di sistema portuale che fa capo a Livorno ha trasmesso all' Unione europea, per la successiva pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale comunitaria, il bando per l' appalto integrato all' affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell' esecuzione dei lavori di raddoppio del capannone dello stoccaggio cellulosa in zona M+K del porto di Livorno. In particolare, si richiede la realizzazione speculare della struttura esistente, traslata di venti metri, in modo da accedere ai due lati dei capannoni dal corridoio centrale che si verrà a realizzare. Con questa opera verrà incrementata la capacità di stoccaggio di cellulosa dell' attuale capannone, che vedrà implementate le proprie dimensioni di altri diecimila metri quadri. Oggetto dell' appalto è anche la realizzazione di locali ufficio annessi al capannone e la copertura del corridoio d' accesso da realizzare con una struttura in acciaio. L' importo complessivo dell' appalto è di circa 9 milioni di euro. Per l' esecuzione delle prestazioni progettuali e di bonifica si prevedono 180 giorni naturali e consecutivi. Mentre la durata prevista per l' esecuzione dei lavori è di 395 giorni, decorrenti dalla data del verbale di consegna dei lavori. Le offerte da parte dei soggetti interessati dovranno pervenire entro l' 11 dicembre alle ore 12. - credito immagine in alto.

**Messaggero Marittimo**

**Livorno**

# Livorno raddoppia lo stoccaggio cellulosa

*Bando per l'esecuzione di una struttura speculare al magazzino esistente*

Redazione

LIVORNO Il porto di Livorno amplia lo spazio da dedicare allo stoccaggio della cellulosa. È stato infatti inviato all'Unione europea il bando relativo all'appalto integrato per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di raddoppio del capannone dedicato in zona M+K del porto. Bando, che poi sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale comunitaria, in cui si richiede in particolare la realizzazione speculare della struttura esistente, traslata di 20 metri, in modo da accedere ai due lati dei capannoni dal corridoio centrale che si verrà a realizzare. La nuova struttura permetterà di incrementare la capacità di stoccaggio di cellulosa dell'attuale capannone, che vedrà implementate le proprie dimensioni di ulteriori 10 mila metri quadri. Nell'appalto è inclusa anche la realizzazione di locali ufficio annessi al capannone e la copertura del corridoio d'accesso da realizzare con una struttura in acciaio. L'importo complessivo dell'appalto è di circa 9 milioni di euro. Per l'esecuzione delle prestazioni progettuali e di bonifica si prevedono 180 giorni naturali e consecutivi. Mentre la durata prevista per l'esecuzione dei lavori è di 395 giorni, a partire dalla data del verbale di consegna dei lavori. Le offerte da parte dei soggetti interessati dovranno essere consegnate entro il prossimo 11 Dicembre alle ore 12.00.

**Port News**

**Livorno**

# Il porto di Livorno punta sulla cellulosa

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

14 Ottobre 2020 — News

Verso il raddoppio del capannone MK

Il porto di Livorno punta sulla cellulosa

di Redazione Port News

E' stato trasmesso all'Unione Europea, per la successiva pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale comunitaria (GUE), il bando relativo all'appalto integrato per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di raddoppio del capannone dello stoccaggio cellulosa in zona M+K del porto di Livorno.

In particolare, si richiede la realizzazione speculare della struttura esistente, traslata di 20 metri, in modo da accedere ai due lati dei capannoni dal corridoio centrale che si verrà a realizzare. Con questa opera verrà incrementata la capacità di stoccaggio di cellulosa dell' attuale capannone, che vedrà implementate le proprie dimensioni di ulteriori 10 mila mq. Oggetto dell' appalto è anche la realizzazione di locali ufficio annessi al capannone e la copertura del corridoio d' accesso da realizzare con una struttura in acciaio.

L'importo complessivo dell'appalto è di circa 9 milioni di euro. Per l'esecuzione delle prestazioni progettuali e di bonifica si prevedono 180 giorni naturali e consecutivi. Mentre la durata prevista per l' esecuzione dei lavori è di 395 giorni, decorrenti dalla data del verbale di consegna dei lavori. Le offerte da parte dei soggetti interessati dovranno pervenire entro il prossimo 11 dicembre (ore 12.00).

Ambiente Autorità Portuali Cantieristica navale Containership Coronavirus Crociere Cura del ferro Dazi Commerciali ESPO Europa Gigantismo navale GNL Infrastrutture Innovazione tecnologica Lavoro portuale Logistica Portuale Porto di Livorno Porto di Piombino Riforma portuale Delrio Rinfuse Liquide Rinfuse solide Shipping Storia di Livorno Terminal portuali Traffici marittimi

**Shipping Italy**

**Livorno**

## Lorenzini porta a Livorno le portacontainer di Msc da 11.000 Teu

In attesa della Piattaforma Europa il terminal Lorenzini si prepara ad accogliere in banchina navi di portata fino a 11.000 Teu. Con una nota il terminal operator congiuntamente controllato da Msc e da Lorenzini ha fatto sapere infatti che ospiterà a Livorno navi di dimensioni e capacità ancora maggiori rispetto a quelle viste sino ad oggi. "Personale Lorenzini & C., Msc, Corpo Piloti e Capitaneria di Porto, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, si sono recati nel mese di settembre presso il centro Msc di Sorrento dove è presente un simulatore all' avanguardia e con il quale sono stati effettuati i test di ingresso nel porto di Livorno in presenza di tutti gli scenari di vento e condizioni meteo dalle più semplici alle più estreme, con navi da 11.000 Teu. Pescaggio ipotizzato -11 metri, nave da 325 metri di lunghezza e 48 di larghezza. Tutti i test hanno dato buon esito" si legge nella comunicazione del terminal. Che poi prosegue dicendo: "I test sono stati propedeutici agli investimenti infrastrutturali approvati pochi giorni fa dal Comitato di Gestione Portuale dell' AdSP . Con questo nuovo intervento (1,5 milioni di euro di investimento per la demolizione di un tratto del Pontile 13 per una lunghezza di 35 metri e successivo rimodellamento morfologico del fondale marino attraverso un intervento di dragaggio alla quota di -13 metri), che segue quelli messi in atto negli ultimi tre anni, la comunità livornese potrà ospitare, per la prima volta nella sua storia, navi di tale portata. Il che rappresenta un altro passo verso il consolidamento di traffici storici che oggi raggiungono dimensioni nave sempre maggiori". Dal Gruppo Lorenzini commentano così questa novità: 'Nell' attesa della futura Darsena Europa, riteniamo che siano questi gli interventi di cui ci sia grande bisogno al fine di evitare una perdita di competitività rispetto ad altri porti, italiani e non, che hanno condizioni ambientali migliori'. Il presidente Enio Lorenzini ha voluto ringraziare "la presidenza dell' Autorità Portuale e lo staff tecnico che hanno deliberato questo indispensabile intervento che insieme alla prosecuzione dei lavori del micro tunnel, rendono il canale di accesso utilizzabile e concorrenziale fintanto che non sarà in funzione la nuova Piattaforma. La collaborazione tra istituzioni civili e militari e l' impegno di un armatore di livello mondiale come Msc sono un modello positivo di risoluzione dei problemi del nostro porto e sono garanzia delle prospettive di lavoro e sviluppo".

**Il Messaggero (ed. Civitavecchia)**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

## Piazzale alla darsena traghetti e ultimo miglio, fatte le gare

Civitavecchia

Asl, cresce il piccolo esercito anti-Covid

Altri 18 contagi sul territorio Ladispoli maglia nera con 10

Piazzale alla darsena traghetti e ultimo miglio, fatte le gare

Disarica di estintori al Marangone

PORTO Passo avanti per la realizzazione di due infrastrutture vitali per il porto di Civitavecchia. Si sono concluse le gare e sono stati infatti aggiudicati la progettazione definitiva ed esecutiva relativa per la riorganizzazione del sistema ferro nell' area di competenza dell' Autorità Portuale e il primo stralcio del piazzale area traghetti al servizio del pontile 2. Il primo intervento riguarda oltre alla riorganizzazione dell' attuale fascio binari interno anche il collegamento diretto con il terminal commerciale (terminal Container e terminal Auto) e l' ottimizzazione dei binari per le banchine 23 e 24 (terminal ferro cromo e banchina multi-purpose). Il costo della progettazione è di circa 600 mila euro, la cui copertura economica è stata garantita per il 50% con fondi della Regione Lazio e per la restante con il cofinanziamento dell' Unione europea. Il secondo intervento, peraltro sollecitato nelle scorse settimane da alcuni operatori portuali per rendere lo scalo in grado di attrarre e ospitare nuovi traffici, è mirato alla creazione dei piazzali retrostanti il pontile 2 che è attualmente in fase di realizzazione e rientra tra le opere di completamento della Darsena Traghetti. L' intervento, con un impegno di spesa di circa 5,4 milioni di euro, consentirà la creazione di nuovi spazi a disposizione dei traffici ro-ro e ro-pax, con un' estensione pari a circa 39.000 metri quadrati. Intanto nei giorni scorsi il presidente Francesco Maria di Majo ha sottoscritto con il ministero dei Trasporti l' accordo di programma Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese. «Con questo accordo l' ente beneficerà ha detto di Majo - del contributo pubblico di circa 100 milioni di euro, 70 dei quali saranno destinati al riassetto della viabilità interna del porto di Civitavecchia e i restanti 30 milioni per la realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**FerPress**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

# Civitavecchia: di Majo (AdSP), sottoscritto accordo di programma con MIT e aggiudicate gare

(FERPRESS) Civitavecchia, 14 OTT Si sono concluse le gare e sono stati firmati i decreti di aggiudicazione di due importanti interventi riguardanti rispettivamente la progettazione definitiva ed esecutiva relativa agli interventi di riorganizzazione del sistema ferro nell'area di competenza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia e il primo stralcio del piazzale area traghetti al servizio del Pontile 2.Il primo, relativo all'affidamento in appalto di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria, riguarda le attività di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di riorganizzazione del sistema ferro in ambito portuale che prevedono, oltre alla riorganizzazione dell'attuale fascio binari interno anche il collegamento diretto con il Terminal Commerciale (Terminal Container e Terminal Auto) e l'ottimizzazione geometrica della deviata per le banchine 23 e 24 (Terminal del Ferro Cromo e banchina multi-purpose). Il quadro economico prevede un impegno di spesa pari a circa 600.000,00 euro, la cui copertura economica è stata garantita per il 50% con fondi della Regione Lazio e per la restante parte, con il cofinanziamento dell'Unione europea nell'ambito del Bando CEF Transport 2019. Più in generale, con l'ammissione del progetto Fast Track to the sea. Implementing the upgrade of the last mile rail connections port of Civitavecchia, l'UE ha reso nella disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale il cofinanziamento di circa 3,8 milioni di euro dei 18 milioni di euro previsti per la realizzazione dell'intero intervento. Tale disponibilità, permetterà, subito dopo la conclusione delle attività di progettazione già affidate, l'immediato avvio dei lavori di infrastrutturazione ed implementazione del sistema ferroviario in ambito portuale.Il secondo intervento, relativo alla creazione dei piazzali retrostanti il pontile 2 che è attualmente in fase di realizzazione, rientra all'interno della pianificazione della costruenda Darsena Traghetti e si colloca tra quelle opere previste nell'ambito del Piano Regolatore Portuale. L'intervento, con un impegno di spesa da quadro economico posto a base di gara pari a circa 5,4 milioni di euro, consentirà la creazione di nuovi spazi a disposizione dei traffici ro-ro e ro-pax, con un'estensione pari a circa 39.000 mq. Entrambi gli interventi, inseriti sia nel Piano Operativo Triennale che nel Programma Triennale delle Opere vigenti, rivestono carattere di strategicità e rilevanza, assicurando una prospettiva di sviluppo dello scalo laziale con evidenti opportunità sia per il territorio regionale che per l'intera area centro-settentrionale della penisola.Si tratta di due ulteriori tasselli che vanno nella direzione, da sempre auspicata da questa amministrazione, di rendere sempre più competitivo il porto di Civitavecchia commenta il Presidente dell'AdSP Francesco Maria di Majo e di inserirlo nei nuovi contesti internazionali. Colgo l'occasione per dare un'ulteriore buona notizia. Ieri, infatti, ho sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'accordo di programma Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese in base al quale l'ente beneficerà del contributo pubblico di circa 100 milioni di euro, 70 dei quali saranno destinati al riassetto della viabilità interna del porto di Civitavecchia e i restanti 30 milioni per la realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**Informare**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

# Aggiudicate gare per la riorganizzazione del sistema ferro nel porto di Civitavecchia e per l' area traghetti

Di Majo: l' ente portuale beneficerà di un contributo pubblico di circa 100 milioni di euro L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha reso noto che si sono concluse le gare e sono stati firmati i decreti di aggiudicazione di due importanti opere riguardanti rispettivamente la progettazione definitiva ed esecutiva relativa agli interventi di riorganizzazione del sistema ferro nell' area di competenza dell' Autorità Portuale di Civitavecchia e il primo stralcio del piazzale area traghetti al servizio del Pontile 2. Il primo, relativo all' affidamento in appalto di servizi attinenti all' architettura e all' ingegneria, riguarda le attività di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di riorganizzazione del sistema ferro in ambito portuale che prevedono, oltre alla riorganizzazione dell' attuale fascio binari interno anche il collegamento diretto con il terminal commerciale (terminal container e terminal auto) e l' ottimizzazione geometrica della deviata per le banchine 23 e 24 (terminal del ferro cromo e banchina multipurpose). Il quadro economico prevede un impegno di spesa pari a circa 600mila euro la cui copertura economica è stata garantita per il 50% con fondi della Regione Lazio e per la restante parte con il cofinanziamento dell' Unione Europea nell' ambito del bando CEF Transport 2019. L' ente portuale ha specificato che infatti, con l' ammissione del progetto "Fast Track to the sea. Implementing the upgrade of the last mile rail connections port of Civitavecchia", l' UE ha reso nella disponibilità dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale il cofinanziamento di circa 3,8 milioni di euro dei 18 milioni di euro previsti per la realizzazione dell' intero intervento. Tale disponibilità, permetterà, subito dopo la conclusione delle attività di progettazione già affidate, l' immediato avvio dei lavori di infrastrutturazione ed implementazione del sistema ferroviario in ambito portuale. Il secondo intervento, relativo alla creazione dei piazzali retrostanti il Pontile 2 che è attualmente in fase di realizzazione nel porto di Civitavecchia, rientra all' interno della pianificazione della costruenda Darsena Traghetti e si colloca tra quelle opere previste nell' ambito del Piano Regolatore Portuale. L' intervento, con un impegno di spesa da quadro economico posto a base di gara pari a circa 5,4 milioni di euro, consentirà la creazione di nuovi spazi a disposizione dei traffici ro-ro e ro-pax con un' estensione pari a circa 39.000 metri quadri. L' AdSP ha sottolineato che entrambi gli interventi, inseriti sia nel Piano Operativo Triennale che nel Programma Triennale delle Opere vigenti, rivestono carattere di strategicità e rilevanza assicurando una prospettiva di sviluppo dello scalo laziale con evidenti opportunità sia per il territorio regionale che per l' intera area centro-settentrionale della penisola. Evidenziando che «si tratta di due ulteriori tasselli che vanno nella direzione, da sempre auspicata da questa amministrazione, di rendere sempre più competitivo il porto di Civitavecchia e di inserirlo nei nuovi contesti internazionali», il presidente dell' AdSP Francesco Maria di Majo ha annunciato inoltre di aver sottoscritto ieri con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l' accordo di programma "Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese" in base al quale l' ente portuale beneficerà del contributo pubblico di circa 100 milioni di euro, 70 dei quali saranno destinati al riassetto della viabilità interna del porto di Civitavecchia e i restanti 30 milioni per la realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino.

**Informazioni Marittime**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

## Porto di Civitavecchia, 70 milioni per riorganizzare la viabilità

*Sottoscritto programma col ministero dei Trasporti, che prevede anche 30 milioni per il porto di Fiumicino. Affidate le gare per la risistemazione ferroviaria e il primo stralcio della futura area traghetti*

Iniziano i lavori, tra progetti e cantieri, per potenziare ferrovie e passeggeri nel porto di Civitavecchia. Si sono concluse le gare e sono stati firmati i decreti di aggiudicazione di due importanti interventi, la progettazione definitiva ed esecutiva per la riorganizzazione del sistema ferro e il primo stralcio del piazzale area traghetti al servizio del Pontile 2. Inoltre lunedì, ha annunciato il presidente Francesco Maria di Majo, l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale ha sottoscritto con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l' accordo di programma "Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese" in base al quale l' ente beneficerà del contributo pubblico di circa 100 milioni di euro, 70 dei quali saranno destinati al riassetto della viabilità interna del porto di Civitavecchia e i restanti 30 milioni per la realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino. Ferrovie Per quanto riguarda la gara "ferroviaria", riguarda l' attività di progettazione definitiva ed esecutiva della riorganizzazione del sistema ferroviario. Si prevede, oltre alla riorganizzazione dell' attuale fascio binari interno, il collegamento diretto con il terminal commerciale (terminal container e terminal auto) e l' ottimizzazione geometrica della deviata per le banchine 23 e 24 (terminal del Ferro Cromo e banchina multi-purpose). Il quadro economico prevede un impegno di spesa pari a circa 600 mila euro, la cui copertura economica è stata garantita per la metà con fondi della Regione Lazio e per l' altra tramite il cofinanziamento dell' Unione europea nell' ambito del Bando CEF Transport 2019. Più in generale, con l' ammissione del progetto Fast Track to the sea. Implementing the upgrade of the last mile rail connections port of Civitavecchia , l' Ue ha autorizzato il cofinanziamento di circa 3,8 milioni di euro dei 18 milioni di euro previsti per la realizzazione dell' intero intervento. Tale disponibilità, permetterà, subito dopo la conclusione delle attività di progettazione già affidate, l' immediato avvio dei lavori di infrastrutturazione ed implementazione del sistema ferroviario in ambito portuale. Passeggeri Il secondo intervento, relativo alla creazione dei piazzali retrostanti il pontile 2 che è attualmente in fase di realizzazione, rientra all' interno della pianificazione della costruenda Darsena Traghetti e si colloca tra quelle opere previste nell' ambito del Piano Regolatore Portuale. L' intervento, con un impegno di spesa da quadro economico posto a base di gara pari a circa 5,4 milioni di euro, consentirà la creazione di nuovi spazi a disposizione dei traffici ro-ro e ro-pax, con un' estensione pari a circa 39 mila metri quadri. Entrambi gli interventi, inseriti sia nel Piano Operativo Triennale che nel Programma Triennale delle Opere vigenti, rivestono carattere di strategicità e rilevanza, assicurando una prospettiva di sviluppo dello scalo laziale con evidenti opportunità sia per il territorio regionale che per l' intera area centro-settentrionale della penisola. «Due ulteriori tasselli che vanno nella direzione, rendere sempre più competitivo il porto di Civitavecchia», commenta il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale, Francesco Maria di Majo.

**Messaggero Marittimo**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

# Civitavecchia: accordo col Mit per 100 milioni

Redazione

CIVITAVECCHIA Due ulteriori tasselli che vanno nella direzione, da sempre auspicata da questa amministrazione, di rendere più competitivo il porto di Civitavecchia e di inserirlo nei nuovi contesti internazionali. È questo il commento del presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo sulla conclusione delle gare e sulla firma dei decreti di aggiudicazione di due importanti operazioni. La prima riguarda la progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di riorganizzazione del sistema ferro nell'area di competenza dell'Autorità portuale di Civitavecchia. Oltre alla riorganizzazione dell'attuale fascio binari interno, anche il collegamento diretto con il Terminal commerciale (Terminal container e Terminal auto) viene preso in considerazione, così come l'ottimizzazione geometrica della deviata per le banchine 23 e 24 (Terminal del ferro cromo e banchina multi-purpose). Per questo primo intervento si prevede un impegno di spesa pari a circa 600.000,00 euro, la cui copertura è stata garantita per il 50% dai fondi della Regione Lazio e per la restante parte, dal cofinanziamento dell'Unione europea nell'ambito del Bando CEF Transport 2019. Più in generale, con l'ammissione del progetto Fast Track to the sea. Implementing the upgrade of the last mile rail connections port of Civitavecchia, l'Ue ha reso nella disponibilità dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale il cofinanziamento di circa 3,8 milioni di euro dei 18 milioni di euro previsti per la realizzazione dell'intero intervento. Tale disponibilità, permetterà, subito dopo la conclusione delle attività di progettazione già affidate, l'immediato avvio dei lavori di infrastrutturazione ed implementazione del sistema ferroviario in ambito portuale. L'altra operazione riguarda invece il primo stralcio del piazzale area traghetti al servizio del pontile 2, attualmente in fase di realizzazione. Questo rientra nella pianificazione della Darsena traghetti in costruzione e si colloca tra quelle opere previste nell'ambito del Piano regolatore portuale. L'intervento, con un impegno di spesa da quadro economico posto a base di gara pari a circa 5,4 milioni di euro, consentirà la creazione di nuovi spazi a disposizione dei traffici ro-ro e ro-pax, con un'estensione pari a circa 39.000 metri quadri. Entrambi gli interventi, inseriti sia nel Piano operativo triennale che nel Programma triennale delle opere vigenti, rivestono carattere di strategicità e rilevanza, assicurando una prospettiva di sviluppo dello scalo laziale con evidenti opportunità sia per il territorio regionale che per l'intera area centro-settentrionale della penisola. A queste novità, il presidente di Majo aggiunge l'annuncio di una buona notizia: Ieri, ho sottoscritto con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'accordo di programma Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese in base al quale l'ente beneficerà del contributo pubblico di circa 100 milioni di euro, 70 dei quali saranno destinati al riassetto della viabilità interna del porto di Civitavecchia e i restanti 30 milioni per la realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**Primo Magazine**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

# Il progetto "UTO - Upcycling the Oceans"

GAM EDITORI

14 ottobre 2020 - Sta per partire anche in Italia, e più precisamente nel porto di Civitavecchia, il progetto "UTO - Upcycling the Oceans" voluto dalla Fondazione Ecoalf in collaborazione con Conad Nord Ovest e presentato questa mattina presso la sede dell' AdSP alla presenza dell' Assessore alle Politiche Abitative, Urbanistica, Ciclo dei Rifiuti e impianti di trattamento, smaltimento e recupero della Regione Lazio, Massimiliano Valeriani. Grazie alla collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, la Capitaneria di Porto, il Comune di Civitavecchia, la Cooperativa Marinai & Caratisti e con il sostegno logistico di Servizi Ecologici Portuali (Se.Port.), a partire da metà ottobre i rifiuti marini che da oltre un anno i pescherecci raccolgono tutti i giorni nelle loro reti durante la pesca a strascico, verranno utilizzati anche per altre iniziative particolarmente importanti per la tutela dell' ambiente. "UTO è un progetto triennale che punta ad espandersi anche in altri porti italiani ma che inizia il suo percorso proprio dal Porto di Roma - dichiara con soddisfazione il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo - e di questa scelta non posso che essere orgoglioso. Per questo ringrazio Javier Goyeneche, fondatore di ECOALF, che da oltre dieci anni ha scelto di mettere la sua professionalità e creatività al servizio della sostenibilità, a me così cara avendone fatto il leitmotiv del mio mandato in qualità di Presidente di un porto importante quale è Civitavecchia. Ringrazio altresì Conad Nord Ovest per aver creduto ed investito concretamente in questo progetto a vantaggio dell' intera comunità e la nostra società di interesse generale Se.Port. sempre pronta a sostenere tali iniziative. Un grazie particolare va, infine, ai pescatori, i veri protagonisti, che con la raccolta dei rifiuti destinati poi al riciclo svolgono un ruolo fondamentale per la riqualificazione dell' ambiente marino".

**Ship Mag**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

# Civitavecchia: al via interventi su sistema rotaia, area traghetti e accordo di programma con il MIT

Redazione

Civitavecchia - Si sono concluse le gare e sono stati firmati i decreti di aggiudicazione per la progettazione definitiva ed esecutiva relativa agli interventi di riorganizzazione del sistema ferro nell' area di competenza dell' Autorità Portuale di Civitavecchia e il primo stralcio del piazzale area traghetti al servizio del Pontile 2. Il primo, relativo all' affidamento in appalto di servizi attinenti all' architettura e all' ingegneria, riguarda le attività di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di riorganizzazione del sistema ferro in ambito portuale che prevedono, oltre alla riorganizzazione dell' attuale fascio binari interno anche il collegamento diretto con il Terminal Commerciale (Terminal Container e Terminal Auto) e l' ottimizzazione geometrica della deviata per le banchine 23 e 24 (Terminal del Ferro Cromo e banchina multi-purpose). Il quadro economico prevede un impegno di spesa pari a circa 600.000 euro, la cui copertura economica è stata garantita per il 50% con fondi della Regione Lazio e per la restante parte, con il cofinanziamento dell' Unione europea nell' ambito del Bando CEF Transport 2019 . Più in generale, con l' ammissione del progetto 'Fast Track to the sea. Implementing the upgrade of the last mile rail connections port of Civitavecchia', l' UE ha reso nella disponibilità dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrional e il cofinanziamento di circa 3,8 milioni di euro dei 18 milioni di euro previsti per la realizzazione dell' intero intervento. Tale disponibilità, permetterà, subito dopo la conclusione delle attività di progettazione già affidate, l' immediato avvio dei lavori di infrastrutturazione ed implementazione del sistema ferroviario in ambito portuale. Il secondo intervento, relativo alla creazione dei piazzali retrostanti il pontile 2 che è attualmente in fase di realizzazione, rientra all' interno della pianificazione della costruenda Darsena Traghetti e si colloca tra quelle opere previste nell' ambito del Piano Regolatore Portuale . L' intervento, con un impegno di spesa da quadro economico posto a base di gara pari a circa 5,4 milioni di euro, consentirà la creazione di nuovi spazi a disposizione dei traffici Ro-Ro e Ro-Pax , con un' estensione pari a circa 39.000 mq. Entrambi gli interventi, inseriti sia nel Piano Operativo Triennale che nel Programma Triennale delle Opere vigenti , rivestono carattere di strategicità e rilevanza, assicurando una prospettiva di sviluppo dello scalo laziale con evidenti opportunità sia per il territorio regionale che per l' intera area centro-settentrionale della penisola. 'Si tratta di due ulteriori tasselli che vanno nella direzione, da sempre auspicata da questa amministrazione, di rendere sempre più competitivo il porto di Civitavecchia - commenta il presidente dell' AdSP Francesco Maria di Majo - e di inserirlo nei nuovi contesti internazionali. Colgo l' occasione per dare un' ulteriore buona notizia. Ieri, infatti, ho sottoscritto con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l' accordo di programma 'Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese' in base al quale l' ente beneficerà del contributo pubblico di circa 100 milioni di euro, 70 dei quali saranno destinati al riassetto della viabilità interna del porto di Civitavecchia e i restanti 30 milioni per la realizzazione del nuovo porto commerciale di Fiumicino'.

**Informatore Navale**

**Salerno**

# CRESCONO I COLLEGAMENTI MARITTIMI PER LA SARDEGNA

A TTG Incontri Grimaldi Lines presenta la nuova rotta Salerno-Cagliari Rimini, 14 ottobre 2020 - A TTG Incontri Grimaldi Lines conferma la centralità della destinazione Sardegna nei suoi piani di sviluppo ed annuncia un nuovo collegamento passeggeri per il sud dell' isola. La Compagnia ha scelto il palcoscenico di Rimini per presentare ufficialmente il nuovo collegamento marittimo che, a partire da questa settimana, unisce i porti di Salerno e Cagliari. "In una situazione di difficoltà, come quella che stiamo vivendo, siamo particolarmente orgogliosi che Grimaldi Lines continui ad investire ed accrescere la sua offerta. - ha dichiarato Francesca Marino, Passenger Department Manager di Grimaldi Lines - La linea Salerno-Cagliari è un forte segnale di fiducia nella ripresa, che da Rimini lanciamo a tutto il settore del turismo". Per numero di partenze effettuate, la rotta Salerno-Cagliari è il più importante collegamento marittimo tra l' Italia Meridionale e il Sud della Sardegna. Ha infatti frequenza trisettimanale in entrambe le direzioni, con partenza dal porto campano ogni lunedì, mercoledì e venerdì e da Cagliari ogni martedì, giovedì e sabato. La nave Venezia , che la Compagnia ha scelto per questa linea, è di ultima generazione, con alti standard di comfort, sicurezza ed efficienza energetica. Dotata di 96 cabine interne ed esterne, di una comoda sala con poltrone reclinabili e di ristorante self-service, caffetteria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini, può trasportare fino a 1.000 passeggeri e 200 auto per ogni viaggio effettuato. Grimaldi Lines opera nel Mar Mediterraneo collegamenti nazionali verso Sardegna e Sicilia e internazionali verso Spagna, Grecia, Malta, Tunisia e Marocco: un network che consente di viaggiare tutto l' anno a bordo di una flotta di navi moderne e accoglienti, sempre in sicurezza grazie alle misure anticovid verificate dal RINA e a prezzi realmente vantaggiosi. Sul fronte tariffario, l' offerta di promozioni speciali è ampia e articolata. Per chi prenota entro il 21 ottobre 2020, sulle linee che collegano la Penisola Italiana con Sardegna e Sicilia è in vigore la promozione Autunno d' amare , con il 50% di sconto sul supplemento cabina (diritti fissi esclusi) per partenze entro il 21 dicembre 2020. A questa si affiancano le tariffe Sardi Doc e Siciliani DOC , che prevedono tutto l' anno prezzi particolarmente vantaggiosi per i passeggeri nativi e/o residenti sulle due isole, e l' Offerta Senior con sconto speciale del 20% (diritti fissi esclusi) per i passeggeri over 60, su tutte le destinazioni (eccetto Tunisia e Marocco). Chi è diretto in Grecia dal porto di Brindisi può invece usufruire, in ogni stagione, dello sconto del 20% (diritti fissi esclusi) sul biglietto di ritorno se prenotato contestualmente all' andata. Sempre sulla Grecia, la tariffa speciale Grimaldi & Minoan favorisce i collegamenti marittimi interni greci, gestiti dalla Compagnia di Navigazione Minoan Lines di proprietà del Gruppo Grimaldi. A Rimini verranno presentate anche le proposte nave + hotel di Grimaldi Lines Tour Operator , che quest' anno si concentrano sulla ripresa del turismo dentro i confini nazionali. Con le offerte #italiadamare , pensate con la formula nave+hotel, si possono raggiungere via mare alcune tra le più belle città d' arte del nostro paese, come Firenze, Roma, Napoli, Palermo e Catania, e soggiornarvi due notti in hotel attentamente selezionati. Il Gruppo Grimaldi ha sede a Napoli, controlla una flotta di oltre 130 navi ed impiega circa 16.000 persone. Facente capo alla famiglia Grimaldi, il Gruppo è una multinazionale operante nella logistica, specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Nel settore passeggeri, il Gruppo opera con diversi marchi, diversificati per destinazione: Grimaldi Lines nel Mediterraneo (Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Malta, Tunisia e Marocco), Minoan Lines per i collegamenti interni greci (Pireo-Creta e Creta-Isole Cicladi), Finnlines

per il Mar Baltico (Finlandia, Germania e Svezia).

**Informazioni Marittime**

**Salerno**

## Rimini, al TTG Incontri Grimaldi Lines presenta i nuovi collegamenti con la Sardegna

*Attenzione speciale per la linea passeggeri Salerno-Cagliari, appena inaugurata*

Alla fiera TTG Incontri di Rimini , Grimaldi Lines conferma la centralità della destinazione Sardegna nei suoi piani di sviluppo e presenta ufficialmente il nuovo collegamento passeggeri Salerno-Cagliari. La compagnia ha scelto l' importante palcoscenico della città romagnola - prima fiera confermata da quando tutti gli eventi di questo tipo sono stati annullati per Covid e prima a cui partecipa la Grimaldi - per presentare ufficialmente il collegamento marittimo che, a partire da questa settimana, unisce la città campana al sud dell' isola. "In una situazione di difficoltà, come quella che stiamo vivendo, siamo particolarmente orgogliosi che Grimaldi Lines continui ad investire ed accrescere la sua offerta. - ha dichiarato Francesca Marino , Passenger Department Manager di Grimaldi Lines -. La linea Salerno-Cagliari è un forte segnale di fiducia nella ripresa, che da Rimini lanciamo a tutto il settore del turismo". Per numero di partenze effettuate, la rotta Salerno-Cagliari è il più importante collegamento marittimo tra l' Italia Meridionale e il Sud della Sardegna. Ha infatti frequenza trisettimanale in entrambe le direzioni, con partenza dal porto campano ogni lunedì, mercoledì e venerdì e da Cagliari ogni martedì, giovedì e sabato. La nave Venezia , che la compagnia ha scelto per questa linea, è di ultima generazione, con alti standard di comfort, sicurezza ed efficienza energetica. Dotata di 96 cabine interne ed esterne, di una comoda sala con poltrone reclinabili e di ristorante self-service, caffetteria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini, può trasportare fino a 1.000 passeggeri e 200 auto per ogni viaggio effettuato. Grimaldi Lines opera nel Mar Mediterraneo collegamenti nazionali verso Sardegna e Sicilia e internazionali verso Spagna, Grecia, Malta, Tunisia e Marocco: un network che consente di viaggiare tutto l' anno a bordo di una flotta di navi moderne e accoglienti, sempre in sicurezza grazie alle misure anticovid verificate dal Rina e a prezzi realmente vantaggiosi. Sul fronte tariffario, l' offerta di promozioni speciali è ampia e articolata. Per chi prenota entro il 21 ottobre 2020, sulle linee che collegano la Penisola Italiana con Sardegna e Sicilia è in vigore la promozione Autunno d' amare , con il 50% di sconto sul supplemento cabina (diritti fissi esclusi) per partenze entro il 21 dicembre 2020. A questa si affiancano le tariffe Sardi Doc e Siciliani Doc , che prevedono tutto l' anno prezzi particolarmente vantaggiosi per i passeggeri nativi e/o residenti sulle due isole, e l' Offerta Senior con sconto speciale del 20% (diritti fissi esclusi) per i passeggeri over 60, su tutte le destinazioni (eccetto Tunisia e Marocco). Chi è diretto in Grecia dal porto di Brindisi può invece usufruire, in ogni stagione, dello sconto del 20% (diritti fissi esclusi) sul biglietto di ritorno se prenotato contestualmente all' andata. Sempre sulla Grecia, la tariffa speciale Grimaldi & Minoan favorisce i collegamenti marittimi interni greci, gestiti dalla compagnia di Navigazione Minoan Lines di proprietà del gruppo Grimaldi. A Rimini verranno presentate anche le proposte nave + hotel di Grimaldi Lines Tour Operator, che quest' anno si concentrano sulla ripresa del turismo dentro i confini nazionali. Con le offerte #italiadamare , pensate con la formula nave+hotel, si possono raggiungere via mare alcune tra le più belle città d' arte del nostro paese, come Firenze, Roma, Napoli, Palermo e Catania, e soggiornarvi due notti in hotel attentamente selezionati.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**Il Nautilus**

**Bari**

## A Bari opere portuali con varianti localizzative; altri portiforse

Fatto. Nella seduta dello scorso 25 settembre, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP) ha deliberato favorevolmente sulla 'variante localizzata' del Piano Regolatore Portuale finalizzata alla riqualificazione del molo San Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo della Capitaneria di Porto e al miglioramento dell'operatività della darsena di Ponente del porto di Bari. Il parere favorevole espresso dalla Sezione del CSLP sulla variante cd. 'localizzativa' al Piano Regolatore del Porto di Bari apre una via istituzionale che consentirà a molte Autorità di Sistema Portuale di riconsiderare i rispettivi Documenti di pianificazione strategica, soprattutto in merito a banchine e pontili per rendere i servizi nautici più sicuri e sostenibili, rispetto all'evoluzione tecnologica che lo shipping odierno sta attraversando. E' un precedente che farà scuola e che sicuramente aprirebbe nuove opportunità per molti porti italiani, commissariati da una burocrazia lenta e complicata. La redazione de IL Nautilus, puntualmente, apre una 'finestra-striscia' di dialogo per comprendere come in certi porti tutto questo non sia possibile, mentre altri sono facilitati nella realizzazione di opere. L'articolo cinque della legge 28 gennaio 1994 n. 84, recante 'Riordino della legislazione in materia portuale', così come modificato e integrato dai numerosi provvedimenti legislativi intervenuti negli anni, introduce il concetto di piano regolatore di sistema portuale (PRdSP) quale strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale. Detto strumento di pianificazione è costituito dal c.d. 'Documento di pianificazione strategica di sistema' (DPSS) e dai piani regolatori portuali di ciascun porto (PRP). La finalità dei piani regolatori portuali (PRP) è quella di declinare gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione. Le dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione 'rigido', che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio 'progettuale', ma, piuttosto, da una pianificazione per 'obiettivi', che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi. Anche alla presenza di un PRP (pur edito tanti anni addietro e con un orizzonte di futuro ampio), rimane valido se gli obiettivi strategici sono evidenziati e ancora non espressi; concetti richiamati anche dal decreto legge 16 luglio 2020 n. 76, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020 n. 120. Concetti condivisi dalla Sessione Speciale 'Port of the Future'- PIANC Italia all'interno del Congresso Mondiale PIANC 2006; altresì condivisi dalle 'Linee Guida' sulla scansione metodologica del'Quadro Logico'adottato dalla Ue nella formazione di programmi infrastrutturali e complessi. In quest'ottica vanno collocate le problematiche connesse con le necessità delle 'varianti localizzative' dei PRP che, inevitabilmente, accompagnano lo sviluppo dei traffici marittimi in conseguenza delle evoluzioni del mercato globale, della cantieristica navale, della diportistica e del turismo nautico e relativa filiera logistica. Le varianti. A riguardo, sul singolo scalo marittimo, il legislatore ha introdotto diversi strumenti di variazione della pianificazione portuale, sull'importanza e all'incisività con cui le varianti impattano sulle originarie previsioni di piano: - la variante stralcio, ex commi 4, 4-bis e 4-ter dell'art. cinque della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii; - l'adeguamento tecnico-funzionale, ex comma cinque del medesimo art. cinque della legge 84/1994; - la variante localizzata, introdotta dal comma sei dell'art. ventidue del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169. In merito a quest'ultima fattispecie, il summenzionato comma 6 recita testualmente: 'Nei porti di cui all'articolo 6, comma 1, della

legge n. 84 del 1994,

**Il Nautilus**

**Bari**

nei quali è istituita l'AdSP, i piani regolatori portuali che siano già stati adottati dal comitato portuale o dall'autorità marittima alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono approvati nel rispetto della normativa vigente al momento della loro adozione. Nei medesimi porti, fino all'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, sono ammesse varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, purché la loro adozione da parte del Comitato di gestione avvenga entro il 31 dicembre 2022. Le varianti localizzate: a) prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa; b) sono finalizzate anche alla qualificazione funzionale del porto; c) sono sottoposte al medesimo procedimento previsto per l'approvazione delle varianti stralcio di cui all'articolo cinque, comma quattro, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, previa intesa con il comune interessato, che si esprime entro sessanta giorni. Decorso detto termine l'intesa s'intende acquisita. Le opere. La 'variante localizzata' riguarda due distinti ambiti del porto di Bari: il Molo s. Cataldo, dove si vuole perseguire la qualificazione funzionale di un ambito portuale attualmente sottoutilizzato realizzando il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto, e contemporaneamente realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto; la Darsena di Ponente, prevedendo la realizzazione di un pontile necessario a migliorare e potenziare l'operatività della stessa, mantenendo la tipologia di traffico attuale consistente in RO-pax e navi da crociera. La proposta è una soluzione finalizzata anche a incrementare la sicurezza all'ormeggio, sostituendo il campo boe esistente, sulle cui boe attualmente le navi Ro-Ro assicurano l'ormeggio di prua; l'obiettivo è di realizzare, un miglioramento, in termini di sicurezza all'ormeggio delle navi traghetto soprattutto nelle condizioni meteo-marine più severe rispetto a quelle massime ammissibili per il detto campo boe. Dispositivo. Il dispositivo, deliberato all'unanimità dei votanti, della Sezione CSLP, esprime parere favorevole sulla proposta di 'variante localizzata' al Piano Regolatore del Porto di Bari presentata dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale. Si legge ' che è limitatamente ai seguenti piani di intervento: potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto nella zona dell'attuale 'Molo San Cataldo'; realizzazione di un bacino da destinare alla nautica da diporto nella zona del 'Molo San Cataldo'. Per quel che concerne l'ambito d'intervento riguardante la realizzazione di un pontile in corrispondenza della 'Darsena di Ponente', necessario a migliorare e potenziare l'operatività della stessa, mantenendo la tipologia di traffico attuale consistente in RO-pax e navi da crociera, la Sezione subordina l'espressione del parere, altresì favorevole, alle dovute osservazioni e raccomandazioni inserite nella documentazione integrativa. Osservazioni. Tutto questo accade quando gli Enti preposti allo sviluppo di un territorio sono concordi; quando i cd 'tavoli' di coordinamento funzionano e quando la consapevolezza di una Città e di un Porto coniugano gli stessi interessi peri l bene di una regione marittima. Interpellato sul parere del Consiglio Superiore Lavori Pubblici, il presidente dell'AdSPMAM, Prof Ugo Patroni Griffi, ha dichiarato: 'Si tratta di un parere quadro' che individua correttamente i presupposti in fatto e diritto per varianti, Atf e opere puntuali. Contiene inoltre importanti indicazioni sulla flessibilità obbligatoria dei PRP e sulle griglie' per la realizzazione delle opere puntuali.' IL Nautilus, rivista specializzata, ne da ampia diffusione per sollecitare le riflessioni dovute. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

## Progetto della Edison nuovo ordine del giorno

*Presentato dai consiglieri comunali Loiacono, Lo Martire e Ribezzi*

INDUSTRIA E DINTORNI
TRA NOVITÀ E VERTENZE
Progetto della Edison nuovo ordine del giorno
Presentato dai consiglieri comunali Loiacono, Lo Martire e Ribezzi
Irregolarità presunte e imprese: un convegno
I dipendenti della Dcm: «Considerateci come lavoratori della Dema»
Fumi notturni alla Sfir Il consigliere Antonino «interroga» il sindaco
Prestigioso riconoscimento per due degli ultimi vini delle «Tenute Lu Spada»

«Onde evitare di essere tacciati come quelli del No a prescindere, si rende quanto mai necessario un chiarimento: noi siamo aperti all' iniziativa di Edison che deve trovare un punto d' incontro con gli operatori portuali grazie alla fattiva attività dell' Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Auspichiamo che questo investimento non sia solo fine a se stesso ma funga da viatico per ulteriori attenzioni al tessuto produttivo ed economico della città, di concerto con l' ente comune di Brindisi». È quanto specifica il consigliere comunale Luciano Loiacono che insieme con i colleghi Carmela Lo Martire e Umberto Ribezzi hanno presentato un nuovo ordine del giorno sul tema della realizzazione del terminale di Gnl da parte della Edison. I tre consiglieri impegnano il Sindaco e la Giunta comunale a richiedere: «All' Adsp una ulteriore indagine tesa ad individuare una diversa ubicazione della banchina tale da garantire/permettere il mantenimento degli spazi necessari all' utenza in modo da non compromettere gli attuali traffici portuali e la potenziale auspicata crescita degli stessi, al fine di garantire anche l' interesse pubblico generale; ad Edison garanzie ed impegni di investimenti sul territorio, tali da giustificare una concessione di lungo termine e di così notevole impatto ed alta redditività; al Governo di riaprire un tavolo istituzionale sulla "Crisi Brindisi", al fine di stabilire in maniera chiara, gli obiettivi, le risorse economiche e gli investimenti da realizzare al fine di evitare un ulteriore impoverimento del territorio che porterebbe alla realizzazione di situazioni economiche e sociali ingestibili dalle Amministrazioni territoriali. E in ogni caso di convocare una riunione urgente di capigruppo con la presenza della Prof.ssa Balducci (delegata dal Governo per il tavolo di crisi Brindisi) anche al fine di individuare proposte compatibili con le opere de quo e che contribuiscano allo sviluppo della città». Il tema anima il dibattito politico, il primo a chiedere che l' assise civica si occupasse della questione era stato il capogruppo di Fratelli d' Italia Massimiliano Oggiano.

La Verità

Taranto

## Un freno alle mani cinesi sul porto di Taranto

*L' accordo per la dismissione dagli usi militari e il recupero e la valorizzazione della «Stazione Torpediniere» nel Mar Piccolo rinsalda il legame con la nostra Marina. Un intervento da 203 milioni pensato per proteggere la città pugliese dalle mire straniere*

GIOCHI D'EQUILIBRIO

Un freno alle mani cinesi sul porto di Taranto

Spottone di Prodi alla Via della Seta «Grande opportunità da sfruttare»

gabriele carrerDifficile dire no, soprattutto in questo periodo storico complicato per l' economia e l' occupazione, a un investimento come quello fatto per il porto di Taranto da Ferretti, gruppo romagnolo un tempo gioiello della nautica italiano ma da otto anni in mano ai cinesi di Weichai. Le stime ruotano attorno ai 120 milioni di euro (di cui, ha spiegato il sottosegretario a Palazzo Chigi, Mario Turco, 35 sono «pubblici») per 200 nuovi posti di lavoro. Se gli investimenti cinesi hanno attirato molta curiosità, è invece passata pressoché inosservata l' approvazione nelle scorse settimane da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica del progetto di ampliamento della stazione navale Mar Grande, sempre a Taranto. Un intervento da 203 milioni di euro. Si sono levate soltanto le proteste dei soliti pacifisti scagliatisi come sempre contro la Nato, ignorando però che l' Alleanza atlantica sia ai margini di questo investimento. Ma al netto di questo, poco si è detto e scritto di questa decisione che, assieme al decreto legge Agosto che consentirà l' assunzione di 315 tecnici per l' Arsenale di Taranto, è pensata per proteggere la città pugliese dalle mire straniere (palesatesi anche per l' ex Ilva). Il porto di Taranto è recentemente finito al centro delle attenzioni del Copasir preoccupato dalle mire cinesi. Si tratta di una delle infrastrutture più importanti del nostro Paese, al centro del Mediterraneo e quindi del commercio e dello scacchiere internazionale. E sta diventando sempre più importante anche per gli equilibri della Nato. Basti pensare che poche settimane fa a Taranto 200 ventilatori polmonari forniti dagli Stati Uniti furono consegnati alla Nato, che da mesi, dal Nato Southern operational centre di Taranto, coordina la distribuzione di materiali tra i Paesi membri. Non è dunque un caso se lunedì, nello stesso giorno in cui Ferretti firmava per insediarsi al porto di Taranto, il ministro della Difesa Lorenzo Guerini sottolineava il «legame profondo» che unisce la Difesa (in particolare la Marina militare) e Taranto. Il titolare di Palazzo Baracchini ha presenziato lunedì, assieme al presidente del Consiglio Giuseppe Conte e ad altri ministri, alla firma dell' accordo tra amministrazioni per la dismissione dagli usi militari e il recupero e la valorizzazione culturale e turistica dell' area «Stazione Torpediniere» nel Mar Piccolo di Taranto. Per farla semplice: la stazione torna alla città che beneficerà della realizzazione di opere «che avranno inevitabilmente ingenti ricadute sull' economia del territorio, in termini di stabilizzazione sociale e moltiplicatore di sviluppo e benessere», ha spiegato Guerini. Certo, nel caso di Ferretti non si parla «né di 5G né di altre attività» bensì di «produzione di scafi», come ha sostenuto intervistato martedì da La Repubblica, Sergio Prete, presidente dell' autorità portuale di Taranto, rintuzzando i timori che l' investimento del gruppo cinese possa rappresentare un pericolo per la sicurezza nazionale. Con uno slancio all' apparenza ultraliberista il premier Conte si è spinto lunedì a definire quella nelle mani di Weichai «una società leader mondiale che promuove il Made in Italy, assolutamente italiana. Eccetto l' investitore, la partecipazione, il management è rimasto italiano, gli stabilimenti sono in Italia, i lavoratori sono in Italia, il know-how è italiano», ha aggiunto Conte esprimendo la sua contrarietà a una «sovietizzazione» del sistema economico.

**La Verità**

**Taranto**

Ma non è tutto oro quello che luccica. Le ragioni sono due. La prima è quella strategica, che tocca le preoccupazioni a cui ha tentato di replicare Prete e che riguarda i rischi per il futuro di quella che il premier ha definito la «perla del Mediterraneo». È noto, infatti, l' interesse di Pechino per Taranto nell' ottica della Via della Seta. Interesse dichiarato a novembre dell' anno scorso dal ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, nel corso della sua visita a Shanghai per la seconda edizione del China international import expo: sui moli del porto pugliese «c' è un interesse che porterà presto a iniziative», aveva detto. Inoltre, sono state molte in questi mesi le dichiarazioni simili da parte del sottosegretario tarantino Turco, colui al quale il premier Conte ha affidato l' intero dossier. Inoltre, negli scorsi due anni, l' Autorità portuale di Taranto aveva partecipato alla fiera Clft dedicata ai trasporti e alla logistica che si svolge a Shenzhen, in Cina. La seconda ragione, che spiega anche i recenti investimenti della Difesa su Taranto, è economica. Casi precedenti di investimenti portuali cinesi nel mondo, ma soprattutto nel Mediterraneo (basti pensare al marocchino Tangeri Med e al Pireo, il principale scalo greco), si sono rivelati più complicati del previsto. A fronte di un investimento a cui è chiamato a contribuire anche lo Stato «ospitante», spesso e volentieri i gruppi cinesi non portano nuova occupazione ma sottraggono competenze assumendo personale cinese e portando in patria il know-how. In questo caso a rischio sarebbero proprio il know-how italiano a cui ha fatto riferimento Conte.

**La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)**

**Taranto**

DOPO LA VISITA DI CONTE

## E Casartigiani Taranto ora chiede di valorizzare le piccole imprese

IL BOLLETTINO

Il Covid torna a far paura in 37 positivi al tampone

Focolaio in scuola di ballo, maestro contagia iscritti. Caso all'Archita

Sono 116 le domande ammesse alla prima tranche del bonus bebè

Rifiuti ingombranti al Duomo autori ripresi dalle telecamere

E Casartigiani Taranto ora chiede di valorizzare le piccole imprese

Casartigiani Taranto chiede di valorizzare le piccole imprese. All' indomani della firma degli accordi nell' ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo di Taranto, il segretario interprovinciale di Casartigiani, Stefano Castronuovo, pone l' attenzio ne sulla tutela delle imprese artigiane, destinatarie dei progetti messi in campo nell' ambito del Cis, a cominciare dalla costruzione del nuovo ospedale "San Cataldo". «Riteniamo - afferma Castronuovo - che tale opera possa essere un' occasione di lavoro per le piccole imprese ma allo stesso tempo, se i lavori si concluderanno nei tempi dichiarati, diventerà presto un polo di prevenzione e cura per dare risposta ai tanti malati del territorio, oltre che fucina di formazione di giovani medici». L' inaugurazione della Scuola di Medicina nell' ex sede della Banca d' Italia, rappresenta per Casartigiani un punto di svolta per il territorio. Già nel 2010 l' associazione firmò una convenzione di collaborazione accademica per la formazione e la ricerca con l' Università degli studi di Bari. Tra i progetti più importanti inseriti nel Cis, a detta di Casartigiani, anche la riqualificazione della Banchina Torpediniere. L' auspicio è che «il progetto possa realizzarsi in breve con la sinergia del mondo imprenditoriale che dovrà, insieme all' Autorità portuale (destinataria delle aree) e al Comune, programmare attentamente le attività ricettive e di sviluppo del settore turistico». In merito all' accordo di programma tra Autorità portuale, Agenzia delle dogane e Cnr per la creazione di un laboratorio merceologico e ambientale da realizzarsi in continuità con il Porto di Taranto, per il controllo sulle merci delle navi che transiteranno nella Zona Franca Doganale, Casartigiani suggerisce «l' adozione in tempi brevi di strumenti di innovazione tecnologica nei processi doganali, come già rivendicato dalla categoria di autotrasporto». «Rendere competitivo il porto di Taranto - sostiene il segretario - è l' unica via per agevolare i traffici e salvaguardare le categorie più deboli come quello dell' autotrasporto. Di certo, finché non si realizzerà il progetto di sportello unico portuale bisognerà mettere in atto azioni transitorie per agevolare il settore autotrasporto e la competitività dello scalo ionico». Anche l' investimento del gruppo Ferretti sull' area ex Yard Belleli, è per Casartigiani «una grande opportunità per il territorio per creare posti di lavoro ed economia non solo diretta, ma anche indiretta attraverso la creazione di un indotto composto da artigiani che possano fornire manodopera specializzata. Sarà dunque - prosegue il segretario Stefano - importante formare professionalità che possano soddisfare le richieste di Ferretti, e determinante il ruolo di Regione e Università per mettere in campo tutte le risorse necessarie a livello accademico e di qualificazione professionale». Casartigiani approfitta per sollecitare gli organi competenti a sensibilizzare la multinazionale a un rapporto stretto con il territorio e a un coinvolgimento diretto con le piccole imprese. Catronuovo appoggia anche per questo le dichiarazioni del premier Conte circa la necessità di avviare investimenti sostenibili che arricchiscano le comunità nazionali e territoriali e che consentano di tutelare tutti gli asset strategici locali. Ultimo punto nel Cis, che merita l' attenzione di Casartigiani, il Piano Sociale di Zona. La speranza è che «il nuovo piano serva a creare nuove opportunità lavorative e che non ci si riduca a utilizzare queste risorse come mero assistenzialismo». Mentre occorrerà un grande piano delle infrastrutture per «rendere il territorio competitivo e garantirne la rinascita economica e produttiva».

**Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)**

**Taranto**

## «Rifinanziare l' agenzia che assiste i 500 ex Tct»

I temi dello sviluppo — Taranto cronaca

Bus rapid transit, ecco il progetto

Lavoro a Como
«Rifinanziare l'agenzia che assiste i 500 ex Tct»

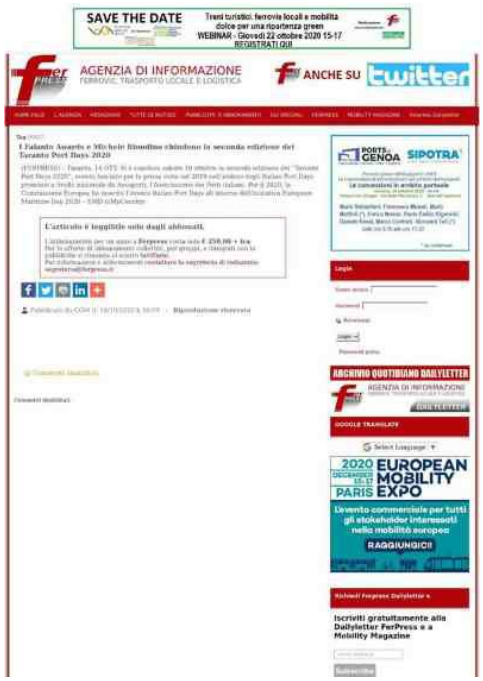
Philip Morris investe su Taranto
Centro servizi digitali e uno store

Alessio PIGNATELLI Le categorie sindacali dei trasporti di Taranto si rivolgono al premier per una questione molto delicata: il rifinanziamento dell' agenzia portuale per la riqualificazione e ricollocazione dei quasi 500 ex addetti Tct. Taranto Port Workers Agency (TPWA), infatti, ha una copertura fino a giugno prossimo. Occorrono interventi normativi e risorse, quindi, per evitare che quel bacino si disperda. I rappresentati di Filt-Cgil (Michele De Ponzio), Fit-Cisl (Oronzo Fiorino) e Uiltrasporti (Carmelo Sasso) hanno scritto una lettera al premier e per conoscenza anche a diverse istituzioni: ai ministri De Micheli, Patuanelli, Catalfo, Boccia, Provenzano, al sottosegretario Turco, agli enti locali e all' Autorità di sistema portuale. Il ragionamento è chiaro: la portualità tarantina potrebbe incorrere in un inghippo che andrebbe ad aggravare uno stato già degradato. Il terminal container di Taranto, gestito dalla multinazionale Evergreen, chiuse i battenti nel lontano dicembre 2016 per via dei ritardi infrastrutturali accumulati, ponendo l' intero settore in uno stato di profonda crisi e lasciando senza reddito 500 lavoratori diretti e altrettanti indiretti con relative famiglie. Nell' attesa di riconsegnare l' infrastruttura nelle mani del un nuovo investitore, veniva istituita la Taranto Port Workers Agency: l' attività dell' Agenzia di somministrazione è finalizzata alla corretta erogazione dell' Indennità di Mancato Avviamento al lavoro (IMA) agli aventi diritto. Veniamo ad oggi. Il mese scorso, il Terminal ha ripreso parzialmente l' operatività grazie a Yilport e tramite la sua controllata San Cataldo Container Terminal ponendo nuovamente il porto di Taranto all' attenzione mediatica e commerciale mondiale. Nonostante l' emergenza Covid-19 e le difficoltà per le operazioni di recupero e ammodernamento delle attrezzature portuali e degli impianti tecnologici - scrivono i sindacati - il terminalista ha provveduto a inglobare Taranto nell' itinerario di una linea commerciale portando con costanza le prime navi e permettendo così una prima fase di reintegro del personale presente nella TPWA. Una settantina, al momento, i ricollocati in attesa di un piano industriale triennale che soddisfi le previsioni indicate nell' atto concessorio. Come più volte indicato, non è escluso che parte degli ex Tct possa transitare anche in altre realtà produttive che si stanno affacciando sul territorio dopo un' adeguata riqualificazione professionale. Un esempio per tutti potrebbe essere il gruppo Ferretti che sbarcherà nell' ex yard Belleli per costruire yacht di lusso. Ben consci che gli sforzi di tutti richiedano molto più tempo di quello a disposizione - rilevano infine i sindacati - con l' esaurirsi dell' istituzione dell' agenzia e del relativo sostegno IMA, 500 famiglie saranno private di sostegno al reddito. In un momento storico che vede la logistica e la portualità volano per lo sviluppo economico ed il rilancio non solo di Taranto ma del sistema Italia, auspichiamo un celere intervento del governo per ripristinare il sostegno per le unità in attesa del reintegro, prolungando di fatto il regime dell' IMA per ulteriori tre anni a seguire dalla scadenza prevista nel giugno 2021. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**FerPress**

**Taranto**

# I Falanto Awards e Michele Riondino chiudono la seconda edizione dei Taranto Port Days 2020




(FERPRESS) Taranto, 14 OTT- Si è conclusa sabato 10 ottobre la seconda edizione dei Taranto Port Days 2020, evento lanciato per la prima volta nel 2019 nell'ambito degli Italian Port Days promossi a livello nazionale da Assoporti, l'Associazione dei Porti italiani. Per il 2020, la Commissione Europea ha inserito l'evento Italian Port Days all'interno dell'iniziativa European Maritime Day 2020 EMD inMyCountry.L'AdSP del Mar Ionio (Ente promotore) si è avvalsa, per l'edizione 2020, della preziosa collaborazione delle Associazioni AFO6, Jonian Dolphin Conservation ed International Propeller Club  Port of Taras che hannocontribuito alla migliore riuscita dell'iniziativa. L'evento ha, inoltre, ricevuto il patrocinio e l'endorsement da parte del Comune di Taranto e di Medcruise, l'Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo.Per tre giorni lo skyline del porto di Taranto ha assunto un aspetto nuovo e senza precedenti grazie a momenti artistici e di approfondimento culturale che si sono alternati lungo l'area eventi allestita sul primo sporgente area cerniera' e luogo simbolo dell'avviata rigenerazione del rapporto infrastrutturale e identitario tra porto e città. Un vero e proprio simposio dedicato al porto di Taranto ed alla valorizzazione della cultura del mare e della portualità, in chiave sostenibile ed innovativa, che ha registrato la partecipazione di circa mille persone nei tre giorni di eventi marchiati Taranto Port Days.Visite in porto, concerti serali, talks, premi; un ricco cartellone di eventi all'insegna dell'innovazione e della sostenibilità diffusi anche grazie ad alcune dirette streaming, ove tutte le attività dei Taranto Port Days sono state realizzate nella rigorosa osservanza delle misure precauzionali di contenimento e contrasto anti COVID-19, al fine di garantire la partecipazione di studenti e cittadini in totale sicurezza.La serata conclusiva, in particolare, ha ospitato rappresentanti illustri del panorama istituzionale ed artistico nazionale ed internazionale, invitati sul il palco dei Port Days in occasione dei Falanto Awards (link: https://bit.ly/3iVqfEo), kermesse alla sua prima edizione, nata su impulso dell'AdSP del Mar Ionio che ha inteso ringraziare i key players che stanno contribuendo al rilancio della destinazione Taranto. Tra questi: il Sottosegretario di Stato Mario Turco, premiato per aver contribuito alla realizzazione di un modello di riconversione economica e di sviluppo diversificato per la città-porto di Taranto; Rinaldo Melucci  rappresentato dal vice-sindaco del Comune di Taranto, Fabiano Marti  per aver contribuito alla diffusione dei valori che ispirano la rinascita della città di Taranto in ottica ecosostenibile già prima di assumere la guida dell'Amministrazione comunale; la compagnia Marella Cruises rappresentata da Danila Sassanelli di Intercruises Shoreside & Port Services, agente generale della Marella Cruises  premiata per aver contribuito al posizionamento dello scalo jonico nel settore crocieristico quale porto emergente aprendo nuove prospettive per lo sviluppo economico locale; Antonio Diodato  rappresentato dell'emozionata mamma Dora Stasolla  per aver contribuito a valorizzare il territorio tarantino a rinnovare il valore della bellezza; Michele Riondino  atteso ospite musicale della serata con la sua band tarantina Revolving Bridge  per aver fornito un prezioso contributo alla valorizzazione del territorio tarantino rendendolo polo di attrazione a livello nazionale e fucina di creatività. Nell'ambito dei Falanto Awards, l'AdSP del Mar Ionio ha inoltre assegnato due Premi Ikkos anche agli atleti Pier Alberto Buccoliero e Benedetta Pilato quest'ultima rappresentata dal papà Salvatore Pilato per aver contribuito, grazie all'eccellenza della performance nell'ambito sportivo, alla diffusione dei valori che ispirano la rinascita della città di Taranto e che la hanno

sempre caratterizzata, come testimoniato dalla figura di Ikkos, coach e atleta olimpionico di origini tarantine.Nel corso della closing ceremony dei Taranto Port Days è, inoltre, intervenuto il premio Oscar Richard O'Barry, il più famoso ricercatore sulla vita dei delfini

che ha ispirato, anche grazie al documentario premio Oscar «The Cove», il progetto del Taranto Dolphin Sanctuary promosso dalla Jonian Dolphin Conservation in sinergia con il Comune di Taranto. L'edizione appena conclusa ha di fatto aperto il porto di Taranto a scenari inediti che ambiscono a costruire un nuovo modo di raccontare il mare e la portualità. L'evento dei Port Days è forse l'elemento chiave della strategia promossa dall'AdSP del Mar Ionio nel proprio Piano Operativo Triennale. Le attività realizzate nel corso dell'edizione 2020 costituiscono, infatti, un ventaglio di best practices che la città portuale di Taranto ambisce a sviluppare nel tempo, anche a livello internazionale, attraverso lo scambio e la condivisione di visioni di sviluppo comuni ad altri porti della rete mondiale attivi nella rigenerazione del legame tra porto e città.Tante le idee e le proposte raccolte nel corso dell'edizione dei Port Days appena conclusa.L'appuntamento è, quindi, al 2021 nel porto di Taranto!

**Informatore Navale**

**Cagliari**

## Scalo inaugurale a Cagliari per l' ammiraglia del gruppo Costa

Costa Smeralda ammiraglia green della compagnia italiana fa il primo scalo in Sardegna La nuova nata della compagnia crocieristica italiana con 337 metri di lunghezza, 50 di larghezza, una capienza di 6.500 passeggeri, più 1500 di equipaggio, modello di tecnologia green tra le più avanzate è approdata con oltre 400 passeggeri per la prima volta in Sardegna. 13 ottobre 2020 - Terza toccata del primo itinerario post lockdown della nave, alla scoperta delle bellezze italiane, con partenza da Savona e tappe a La Spezia, Cagliari, Napoli, Messina e Civitavecchia/Roma. Elevate, così come per i precedenti due scali della Diadema, le misure di sicurezza in porto, sia per il personale operativo della nave che per i passeggeri, per i quali è stato garantito un vero e proprio effetto bolla che li ha accompagnati anche nel corso delle brevi escursioni a terra. Due le mete proposte: una al sito archeologico di Barumini, l' altra nella formula del walking tour con visite ai musei e alle bellezze del centro cittadino cagliaritano. Un approdo molto atteso, quello della Smeralda, per il quale l' AdSP ha lavorato da mesi per garantire sia un accosto sicuro e conforme alle caratteristiche della nave - è la nave più grande finora approdata in Sardegna - sia elevati standard di security, arricchiti, considerata la situazione emergenziale, da rigidi protocolli sanitari, come rilevazioni delle temperature e screening per gli autisti dei mezzi e per il personale a terra che entrerà a contatto con i passeggeri. La Costa Smeralda, considerata come una vera e propria " smart city " galleggiante, è il primo esempio di nave dotata di tecnologie sostenibili e impianti di riciclo, nonché la prima a propulsione con Gas Naturale Liquefatto ad approdare in Sardegna. Zero emissioni di ossidi di zolfo, riduzione di oltre il 95 per cento del particolato, meno 85 per cento di ossido di azoto e taglio del 20 per cento di $CO_2$. Totalmente eco friendly anche la funzionalità interna della città galleggiante: l' intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave viene infatti soddisfatto trasformando direttamente quella del mare, tramite l' utilizzo di dissalatori; il consumo energetico è ridotto al minimo, grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente e a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata, con il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. " Nonostante la situazione di sofferenza generale - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - l' arrivo, seppur in chiave molto soft, della Costa Smeralda rappresenta un altro segnale di ottimismo per il mercato crocieristico nell' Isola che, oggi, apre ufficialmente anche una nuova pagina green per la portualità sarda, con la prima nave alimentata interamente a GNL a toccare uno dei nostri scali di competenza. Un' industria che riprende pian piano la sua attività, nel pieno rispetto dei protocolli sanitari, alla ricerca di una rinnovata fiducia da parte dei passeggeri e, aspetto non secondario, verso gli stessi porti, chiamati a gestire flussi in sbarco ed imbarco in maniera oltremodo meticolosa, senza, però, creare alcun senso di disagio ai visitatori. Sono certo che quella odierna potrà essere l' ennesima dimostrazione di efficienza del sistema portuale sardo che, da marzo prossimo, riprenderà a lavorare a pieno regime, ospitando le crociere, con gli stessi alti standard qualitativi, in tutti gli scali di competenza ".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**Gazzetta del Sud**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

# Il "cantiere-lumaca" di Tremestieri Regione e Comune strigliano la ditta

24
Messina
Così il crocierismo "sfida" il Coronavirus
Il presidente Megale «Messina ha un ruolo centrale, rigidi i protocolli sanitari»
Palazzo Zanca propone nuovi itinerari in città
Il "cantiere-lumaca" di Tremestieri Regione e Comune strigliano la ditta
«Sui nostri mezzi si viaggia sicuri»

Domenico Bertè Ormai lo abbiamo imparato. Quando si apre un grande cantiere in città, si sa quando si comincia ma non si sa quando terminerà. Non fa eccezione quello del porto di Tremestieri. È uno dei più grandi che mai siano stati realizzati nel territorio messinese ma, come altri, non sembra essere nato sotto una buona stella. Le preoccupazioni degli addetti ai lavori, degli abitanti e dei sindacati, non sono campate per aria se, in questi giorni, si è reso necessario un confronto anche piuttosto acceso fra Comune, Regione e l' azienda che sta realizzando l' opera. Il cantiere non corre come ci si sarebbe aspettato. Se ne sono accorti da tempo l' assessore Salvatore Mondello e anche quello regionale alle Infrastrutture Marco Falcone. Dopo tre grossi contrattempi emersi nella fase preparatoria del cantiere, durante gli ultimi diciotto mesi, e che hanno portato ad una serie di "stop and go" (prima i residui della lavorazione edilizia sotto le case abusive, poi centinaia di massi nascosti sotto la sabbia e poi uno strato di beach rock che ha costretto ad una variante del progetto) è arrivato il Covid a congelare la situazione. Ma da giugno in poi, il cantiere avrebbe dovuto pian piano riprendere forma e sostanza e, invece, si muove poco o nulla. I 18 mesi per la realizzazione dell' opera sono ripartiti il 24 agosto, e quindi il nuovo riferimento per la consegna dell' opera è fissato alla fine di febbraio del 2022. Secondo una stima di Palazzo Zanca finora è stato realizzato solo il sei, forse sette per cento dell' opera. Un passo lento che ha preoccupato l' assessore Salvatore Mondello e anche l' assessore regionale Falcone. Nel breve volgere di sei giorni i due hanno incontrato due volte i responsabili della nuova Coedmar che sta realizzando il porto a Tremestieri. Hanno fatto presente, e senza troppi giri di parole, come sia arrivato il momento di vedere molta più operai nel cantiere perché i tempi stringono e i ritardi accumulati, pur se non sono dipesi dall' azienda, sono già andati ben oltre il preventivato. All' azienda è stato fatto notare come, in questa fase, ci sarebbero dovuti essere almeno un centinaio di operai nel cantiere, invece, in questi giorni, se ne contano solo una ventina. È pur vero che, nel frattempo, il materiale necessario per la realizzazione dell' opera è in via di approvvigionamento. Sono in corso, ad esempio, le prove sul mix di calcestruzzo da utilizzare. Ma è altrettanto vero che nel frattempo sicuramente il Comune si attendeva che potessero essere avviate altre opere necessarie per l' ingresso nella fase concreta della realizzazione. Nella prima decade di novembre il tavolo con gli enti appaltanti o finanziatori (Comune, Regione e Autorità di Sistema) si rivedrà con l' azienda per un aggiornamento. Presto, intanto cambierà anche la viabilità della zona, perché i mezzi pesanti dovranno utilizzare la prima parte della via Rotonda per entrare in cantiere. Quindi scatterà il divieto di sosta. Ma Comune e Autorità hanno individuato una zona limitrofa, proprio sotto il viadotto dello svincolo, dove realizzare altri parcheggi per favorire chi abita in quell' area. Gli assessori Mondelloe Falcone voglionovederci chiaro sui ritardi.

**Gazzetta del Sud**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

# Così il crocierismo "sfida" il Coronavirus

*Il presidente Mega: «Messina ha un ruolo centrale, rigidi i protocolli sanitari»*

24
Messina
Così il crocierismo "sfida" il Coronavirus
Il presidente Mega: «Messina ha un ruolo centrale, rigidi i protocolli sanitari»
Palazzo Zanca propone nuovi itinerari in città
Il "cantiere-lumaca" di Tremestieri Regione e Comune strigliano la ditta
«Sui nostri mezzi si viaggia sicuri»

Il Covid non ferma le crociere. O almeno, non le ferma più. O almeno, non le ferma per adesso. Anzi, parallelamente all' avanzare dei numeri sui contagi, avanzano pure gli scali. «Si susseguono in questi ultimi giorni ottime notizie per la ripresa del traffico crocieristico nel porto di Messina per gli ultimi mesi del 2020», è l' annuncio dato ieri dal presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto, Mario Mega. «Nonostante tutte le limitazioni che l' emergenza Covid impone - spiega Mega, a fronte di quello che apparirebbe come un paradosso, in questa fase di "seconda ondata" - e grazie agli stringenti protocolli a garanzia della salute di passeggeri, equipaggi e popolazione dei porti di scalo, la programmazione delle crociere è stata riavviata e Messina risulta essere stata inserita nei primi itinerari di Msc e Costa Crociere, a testimonianza del ruolo che ricopre lo Stretto nel panorama delle principali destinazioni crocieristiche del Mediterraneo». E quindi, ai sette scali della Msc Magnifica, che approderà dal 22 ottobre al 20 dicembre, già comunicati nelle scorse settimane, si sono aggiunti adesso ben 12 scali della Costa Smeralda ed altri ancora sono in attesa di conferma per i primi mesi del 2021. Non si parla di numeri di poco conto. La Costa Smeralda, spiega l' Authority, nave ammiraglia della compagnia dal fumaiolo giallo varata alla fine del 2019, è la più grande nave della flotta, con i suoi 337 metri di lunghezza, ed è uno degli esempi più significativi del nuovo trend di progettazione delle navi da crociera mirato alla realizzazione di unità navali a impatto ambientale sempre più ridotto. È infatti la prima nave Costa alimentata sia in navigazione sia durante le soste in porto a gas naturale liquefatto, il combustibile fossile più "pulito" al mondo, e, fra le tante innovazioni, possiede sistemi di efficientamento energetico intelligente con una significativa riduzione delle emissioni e di produzione del fabbisogno totale di acqua direttamente dal mare, oltre a prevedere il 100% della raccolta differenziata a bordo. E il primo scalo è previsto oggi. «L' arrivo della Costa Smeralda - commenta Mega - è di buon augurio per la forte impronta green che intendiamo dare alla portualità dello Stretto, come già delineato con chiarezza nel Piano operativo triennale dell' Autorità di Sistema. Pronti ad accogliere in efficienza e sicurezza le navi che hanno programmato gli scali, auspichiamo che il 2021 possa aprirsi con una più ampia ripresa del traffico crociere nei nostri porti. Stiamo lavorando con grande impegno soprattutto con il Comune per valorizzare al meglio le risorse turistiche e culturali dei nostri territori, rendendoli ancor più attraenti ed accoglienti. Presto presenteremo anche le nuove destinazioni raggiungibili attraverso i porti calabresi del Sistema così da allargare l' offerta turistica ed aumentare l' attrattività dello Stretto». E proprio a proposito delle strategie che vedono a braccetto Authority e Comune, ieri si è tenuto un incontro tra i vertici di Msc Crociere di Ginevra, l' Autorità portuale e l' assessore al Turismo Enzo Caruso, intervenuto per illustrare le linee guida su cui si sta lavorando per la promozione mirata del territorio e delle sue peculiarità. Presenti in video-conferenza per la Msc Cruises la responsabile Escursioni a terra Marialuisa Iaccarino e Sergio Cafaro, per l' Authority il presidente Mega con la responsabile Affari istituzionali Cristiana Laurà e per il Comune, appunto, Caruso. Insomma, non tutto il mondo si ferma. La missione è tracciata: crociere... Covid free.
seb.casp.

**Il Metropolitano**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

# Autorità di sistema portuale dello Stretto, ripresa del traffico crocieristico nel porto di Messina

Si susseguono in questi ultimi giorni ottime notizie per la ripresa del traffico crocieristico nel porto di Messina per gli ultimi mesi del 2020. Nonostante tutte le limitazioni che l' emergenza COVID impone e grazie agli stringenti protocolli a garanzia della salute di passeggeri, equipaggi e popolazione dei porti di scalo, la programmazione delle crociere è stata riavviata e Messina risulta essere stata inserita nei primi itinerari di MSC e Costa Crociere a testimonianza del ruolo che ricopre lo Stretto nel panorama delle principali destinazioni crocieristiche del Mediterraneo. Ai 7 scali della MSC Magnifica che approderà dal 22 ottobre al 20 dicembre, già comunicati nelle scorse settimane, si sono aggiunti adesso ben 12 scali della Costa Smeralda ed altri ancora sono in attesa di conferma per i primi mesi del 2021. La Costa Smeralda, nave ammiraglia della compagnia dal fumaiolo giallo varata alla fine del 2019, è la più grande nave della flotta, con i suoi 337 metri di lunghezza, ed è uno degli esempi più significativi del nuovo trend di progettazione delle navi da crociera mirato alla realizzazione di unità navali a impatto ambientale sempre più ridotto. E' infatti la prima nave Costa alimentata sia in navigazione sia durante le soste in porto a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più 'pulito' al mondo, e, fra le tante innovazioni, possiede sistemi di efficientamento energetico intelligente con una significativa riduzione delle emissioni e di produzione del fabbisogno totale di acqua direttamente dal mare, oltre a prevedere il 100% della raccolta differenziata a bordo. 'L' arrivo della Costa Smeralda, il cui primo scalo a Messina è previsto per domani 15 ottobre, è di buon augurio per la forte impronta green che intendiamo dare alla portualità dello Stretto, come già delineato con chiarezza nel Piano Operativo Triennale dell' Autorità di Sistema' dichiara il Presidente Mario Mega. 'Pronti ad accogliere in efficienza e sicurezza le navi che hanno programmato gli scali, auspichiamo che il 2021 possa aprirsi con una più ampia ripresa del traffico crociere nei nostri porti. Stiamo lavorando con grande impegno soprattutto con il Comune di Messina per valorizzare al meglio le risorse turistiche e culturali dei nostri territori, rendendoli ancor più attraenti ed accoglienti. Presto presenteremo anche le nuove destinazioni raggiungibili attraverso i porti calabresi del Sistema così da allargare l' offerta turistica ed aumentare l' attrattività dello Stretto'. Costa crociere Covid MSC traffico crocieristico.

**Messaggero Marittimo**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

# A Messina tornano i crocieristi

*Ai 7 scali della Msc Magnifica, se ne aggiungono 12 della Costa Smeralda*

Redazione

MESSINA Arriva da Messina una buona notizia sul ritorno dei crocieristi in porto negli ultimi mesi del 2020. Assicurata la salute di passeggeri, equipaggi e popolazione dei porti di scalo, grazie ai protocolli messi a punto per contrastare l'emergenza Covid, la programmazione delle crociere è stata riavviata e Messina risulta essere stata inserita nei primi itinerari di Msc e Costa Crociere a testimonianza del ruolo che ricopre lo Stretto nel panorama delle principali destinazioni crocieristiche del Mediterraneo. Ai 7 scali della Msc Magnifica che approderà dal 22 Ottobre al 20 Dicembre, già comunicati nelle scorse settimane, si sono aggiunti 12 scali della Costa Smeralda. Nave ammiraglia della compagnia, varata alla fine del 2019, la Costa Smeralda, è la più grande nave della flotta, con i suoi 337 metri di lunghezza, ed è uno degli esempi più significativi del nuovo trend di progettazione delle navi da crociera mirato alla realizzazione di unità navali a impatto ambientale sempre più ridotto. È la prima nave Costa alimentata sia in navigazione sia durante le soste in porto a gas naturale liquefatto (Lng), il combustibile fossile più pulito al mondo, con sistemi di efficientamento energetico intelligente che permettono una significativa riduzione delle emissioni e di produzione del fabbisogno totale di acqua direttamente dal mare, oltre a prevedere il 100% della raccolta differenziata a bordo. L'arrivo della Costa Smeralda, il cui primo scalo a Messina è previsto per domani, è di buon augurio per la forte impronta green che intendiamo dare alla portualità dello Stretto, come già delineato con chiarezza nel Piano operativo triennale dell'Autorità di Sistema dichiara il presidente Mario Mega. Pronti ad accogliere in efficienza e sicurezza le navi che hanno programmato gli scali -continua- auspichiamo che il 2021 possa aprirsi con una più ampia ripresa del traffico crociere nei nostri porti. Stiamo lavorando con grande impegno soprattutto con il Comune di Messina per valorizzare al meglio le risorse turistiche e culturali dei nostri territori, rendendoli ancor più attraenti ed accoglienti. Presto presenteremo anche le nuove destinazioni raggiungibili attraverso i porti calabresi del Sistema così da allargare l'offerta turistica ed aumentare l'attrattività dello Stretto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**Stretto Web**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

# Messina, domani attracca la Costa Smeralda: la prima nave della compagnia alimentata sia in navigazione che in porto a gas naturale liquefatto

*Messina. La Costa Smeralda, nave ammiraglia della compagnia dal fumaiolo giallo è la più grande della flotta, con i suoi 337 metri, ed è progettata mirando ad ottenere un impatto ambientale sempre più ridotto*

Si susseguono in questi ultimi giorni ottime notizie per la ripresa del traffico crocieristico nel porto di Messina per gli ultimi mesi del 2020. Nonostante tutte le limitazioni che l' emergenza coronavirus impone, infatti, grazie agli stringenti protocolli a garanzia della salute di passeggeri, equipaggi e popolazione dei porti di scalo, la programmazione delle crociere è stata riavviata e Messina risulta inserita nei primi itinerari di MSC e Costa Crociere a testimonianza del ruolo che ricopre lo Stretto nel panorama delle principali destinazioni crocieristiche del Mediterraneo. Ai 7 scali della MSC Magnifica che approderà dal 22 ottobre al 20 dicembre, già comunicati nelle scorse settimane, si sono aggiunti adesso ben 12 scali della Costa Smeralda ed altri ancora sono in attesa di conferma per i primi mesi del 2021. La Costa Smeralda , nave ammiraglia della compagnia dal fumaiolo giallo varata alla fine del 2019, è la più grande nave della flotta, con i suoi 337 metri di lunghezza , ed è uno degli esempi più significativi del nuovo trend di progettazione delle navi da crociera mirato alla realizzazione di unità navali a impatto ambientale sempre più ridotto . È infatti la prima nave Costa alimentata sia in navigazione sia durante le soste in porto a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più "pulito" al mondo, e, fra le tante innovazioni, possiede sistemi di efficientamento energetico intelligente con una significativa riduzione delle emissioni e di produzione del fabbisogno totale di acqua direttamente dal mare, oltre a prevedere il 100% della raccolta differenziata a bordo. " L' arrivo della Costa Smeralda , il cui primo scalo a Messina è previsto per domani 15 ottobre , è di buon augurio per la forte impronta green che intendiamo dare alla portualità dello Stretto, come già delineato con chiarezza nel Piano Operativo Triennale dell' Autorità di Sistema " dichiara il Presidente Mario Mega . " Pronti ad accogliere in efficienza e sicurezza le navi che hanno programmato gli scali, auspichiamo che il 2021 possa aprirsi con una più ampia ripresa del traffico crociere nei nostri porti. Stiamo lavorando con grande impegno soprattutto con il Comune di Messina per valorizzare al meglio le risorse turistiche e culturali dei nostri territori, rendendoli ancor più attraenti ed accoglienti. Presto presenteremo anche le nuove destinazioni raggiungibili attraverso i porti calabresi del Sistema così da allargare l' offerta turistica ed aumentare l' attrattività dello Stretto ".

**TempoStretto**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

# Messina. Ecco i nuovi itinerari turistici proposti a Msc Crociere

Marco Ipsale

Msc proporrà ai propri ospiti gli itinerari messinesi e venderà a bordo originali escursioni proposte dal Comune di Messina Il Sacrario di Cristo Re, il Teatro Vittorio Emanuele, il Museo di Padre Annibale, il Gran Camposanto, il Museo regionale, i Laghi di Ganzirri, i Peloritani e le Fortificazioni. Messina presenta nuovi itinerari turistici ai vertici di Msc Crociere, nel corso di una videoconferenza, voluta dall' assessore Enzo Caruso, a cui hanno preso parte anche i vertici dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto. Msc proporrà ai propri ospiti gli itinerari messinesi e venderà a bordo originali escursioni proposte dal Comune di Messina. 'In questa nuova sfida, in cui il crocierismo ha subìto una brusca frenata - dice l' assessore Caruso - la città di Messina si farà trovare preparata ad una nuova accoglienza che consentirà di mettere in vetrina i suoi tesori, grazie all' assist che il presidente Mega ha voluto offrire alla nostra città, facendosi tramite con le compagnie di navigazione nella promozione della città e del suo territorio in modo sistemico e strutturato'. 'Il Comune di Messina - aggiunge il presidente dell' Authority, Mario Mega - ha ben colto l' opportunità che il crocierismo offre e ha certamente intrapreso la strada giusta proponendo agli armatori itinerari diversificati che potranno consentire alla compagnia di valorizzare le ricchezze della città'. Dopo lo stop per il coronavirus, dalla prossima settimana, con la Msc Magnifica , riprenderanno le crociere con partenze da e arrivo a Messina.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

**TempoStretto**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

# Messina. Crociere in crescita a fine 2020: 7 scali Msc e 12 Costa

Redazione

tempostretto

MESSINA. CROCIERE IN CRESCITA A FINE 2020: 7 SCALI MSC E 12 COSTA

SEGNALAZIONI←

Via Boner, un cittadino: "Ormai impossibile camminare"

PREVISIONI METEO

Reggio Calabria. Convocati gli Stati generali della città

Arriva la Costa Smeralda, la nave più grande della flotta, alimentata a gas naturale liquefatto L' ultimo sbarco a marzo, lo stop legato al coronavirus fino a settembre, la ripresa a ottobre. Finirà a pieno ritmo il 2020 a Messina sul fronte delle crociere. Ai 7 scali della Msc Magnifica che approderà dal 22 ottobre al 20 dicembre, si sono aggiunti adesso ben 12 scali della Costa Smeralda ed altri ancora sono in attesa di conferma per i primi mesi del 2021. La Costa Smeralda, nave ammiraglia della compagnia dal fumaiolo giallo varata alla fine del 2019, è la più grande nave della flotta, con i suoi 337 metri di lunghezza, ed è uno degli esempi più significativi del nuovo trend di progettazione delle navi da crociera mirato alla realizzazione di unità navali a impatto ambientale sempre più ridotto. E' infatti la prima nave Costa alimentata sia in navigazione sia durante le soste in porto a gas naturale liquefatto (Lng), il combustibile fossile più 'pulito' al mondo, e, fra le tante innovazioni, possiede sistemi di efficientamento energetico intelligente con una significativa riduzione delle emissioni e di produzione del fabbisogno totale di acqua direttamente dal mare, oltre a prevedere il 100% della raccolta differenziata a bordo. 'L' arrivo della Costa Smeralda, il cui primo scalo a Messina è previsto per domani 15 ottobre, è di buon augurio per la forte impronta green che intendiamo dare alla portualità dello Stretto, come già delineato con chiarezza nel Piano Operativo Triennale dell' Autorità di Sistema' dice il presidente Mario Mega . 'Pronti ad accogliere in efficienza e sicurezza le navi che hanno programmato gli scali, auspichiamo che il 2021 possa aprirsi con una più ampia ripresa del traffico crociere nei nostri porti. Stiamo lavorando con grande impegno soprattutto con il Comune di Messina per valorizzare al meglio le risorse turistiche e culturali dei nostri territori, rendendoli ancor più attraenti ed accoglienti. Presto presenteremo anche le nuove destinazioni raggiungibili attraverso i porti calabresi del Sistema così da allargare l' offerta turistica ed aumentare l' attrattività dello Stretto'.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Infrastrutture

## Porto, ok al documento di pianificazione strategica

VI LA SICILIA, Giovedì 15 Ottobre 2020

Siracusa Provincia

Emergenza Covid 19, i comizi sono on line

Giuseppe Di Mare ha annullato la manifestazione prevista in piazza alla luce dell'aumento dei contagi

Quinto contagio nelle scuole

C'è anche un bimbo dell'asilo nido di Campo Palma

GIUSEPPE DI MARE SINDACO

INFRASTRUTTURE

Porto, ok al documento di pianificazione strategica

Strumento necessario per l'approvazione del redigendo Piano regolatore

Augusta. Il documento di pianificazione strategica di sistema dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale Augusta - Catania è stato adottato dal comitato di gestione dell' ente portuale. Documento che è preliminare all' approvazione del redigendo Piano regolatore del porto. L' adozione avviene a seguito dell' espressione del parere da parte dei Comuni interessati: Catania, Augusta e Priolo. Non è invece pervenuto quello del Comune di Melilli poiché quest' ultimo non avrebbe rispettato il termine ultimo per pronunciarsi anche se l' Adsp sottolinea che: "nella logica della tutela d' interesse generale, in ragione dell' importanza che il documento rappresenta, quale volano per il rilancio dell' economia e gli investimenti, trascorsi i termini di legge si è rimasti disponibili a prendere in considerazione le eventuali osservazioni, orientate nella logica di sviluppo perseguito dal sistema". Ricordiamo che il Comune megarese la scorsa estate ha portato in Consiglio comunale il documento dopo aver approvato in giunta nei mesi precedenti delle osservazione. Il documento ha ricevuto il benestare della sola maggioranza con polemiche da parte dell' opposizione e tante perplessità espresse dagli ambientalisti per estensione delle competenze dell' Autorità di previa intesa con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per Legambiente e il Comitato Stop Veleni, è mancata la concertazione con le parti sociali. Il documento di pianificazione strategica contiene le linee guida, gli obiettivi programmatici sui possibili sviluppi del territorio. A. S.