



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 17 ottobre 2020**



Prime Pagine

17/10/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Giornale	9
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Giorno	10
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Manifesto	11
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Mattino	12
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Messaggero	13
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Resto del Carlino	14
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Il Tempo	17
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Italia Oggi	18
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	La Nazione	19
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	La Repubblica	20
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	La Stampa	21
Prima pagina del 17/10/2020		
17/10/2020	Milano Finanza	22
Prima pagina del 17/10/2020		

Primo Piano

17/10/2020	La Verità Pagina 12	23
Il mondo dei porti chiede di andare oltre la riforma Delrio		
16/10/2020	Ansa	24
Porti: serve una regia nazionale per il coordinamento delle autorità		
16/10/2020	Corriere Marittimo	25
Concessioni portuali, Rossi (Assoporti): "Meno norme più chiare, meno regolatori"		
16/10/2020	Ship Mag <i>Redazione</i>	26
Concessioni portuali, Munari: "Tavolo coordinamento decisivo per Recovery fund"		

16/10/2020	Shipping Italy		27
Rossi per la specializzazione dei porti: 'Il più bel terminal container a Ravenna sarebbe poco coerente'			
16/10/2020	The Medi Telegraph		28
"Un' unica amministrazione per i porti italiani"			

Trieste

17/10/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 27	<i>LAURA BLASICH</i>	29
Sicurezza e livelli salariali i portuali incalzano l' Autorità			
16/10/2020	FerPress		30
AdSP Adriatico Orientale collabora con Monfalcone per migliorare sostenibilità scalo isontino			
16/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	32
Il comune di Monfalcone sul progetto europeo SmoothPorts			
16/10/2020	The Medi Telegraph		33
Sostenibilità, patto D' Agostino-Cisint			

Venezia

17/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 8	A. Zo.	34
Mose, «falso positivo» a 117 centimetri			
17/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	35
Meno di un' ora per alzare le paratoie Mose, terzo test ok e città all' asciutto			
17/10/2020	Il Gazzettino Pagina 12	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	36
Il Mose (in funzione) mai visto prima			
17/10/2020	Il Gazzettino Pagina 26	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	37
Mose su per la terza volta ma le sirene restano mute			
17/10/2020	Il Gazzettino Pagina 27	<i>ELISIO TREVISAN</i>	39
«Ora aggiustare la conca per far entrare le navi»			
17/10/2020	Il Gazzettino Pagina 27		40
Per il futuro serve il porto regolato aperto 24 ore su 24			
17/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 8		41
Navi ferme altre otto ore l' insofferenza del porto «Ora basta con i test»			
17/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	<i>ELISABETTA B. ANZOLETTI</i>	43
«Una torre di controllo per regolare il traffico delle navi 24 ore su 24»			
16/10/2020	Ansa		44
Mose: Musolino, adeguare la conca navigazione			
16/10/2020	Informazioni Marittime		45
Porto regolato e Malamocco ampliato per navigare col MoSE			
16/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	46
Musolino sul traffico portuale e Mose			
16/10/2020	Sea Reporter		47
In merito all' operatività dei porti di Venezia e di Chioggia in presenza del sistema MoSE attivo			
16/10/2020	Shipping Italy		48
La nuova emergenza per il porto di Venezia si chiama conca di navigazione di Malamocco. Musolino: "Da ampliare"			
16/10/2020	The Medi Telegraph		49
Imprese, focus sui porti: «La riforma va ultimata»			

Genova, Voltri

17/10/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		50
L' appuntamento Porti, Munari " Serve subito una regia nazionale"			

16/10/2020	Affari Italiani		51
Confitarma, competitività vuol dire anche saper valutare il costo del tempo			
16/10/2020	Corriere Marittimo		52
Mattioli su porti e concessioni: Urgente la necessità di de-burocratizzazione			
16/10/2020	Informare		53
Mattioli (Confitarma): il sistema portuale italiano? Potrebbe essere assai più efficiente			
16/10/2020	Informazioni Marittime		54
Confitarma: la bulimia normativa non fa bene alla competitività dei porti			
16/10/2020	Ship Mag	<i>Vito de Ceglia</i>	55
GNV si aggiudica il bando per 4 navi quarantena. E lancia le nuove linee per la Sicilia con le Ro-Pax Tenacia e Forza			
16/10/2020	Shipping Italy		56
Sospetto caso di Covid sulla Msc Grandiosa: Malta nega lo sbarco e la nave torna a Genova			

La Spezia

17/10/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43	57
Porto, Fruzzetti respinge le accuse «Il mio guadagno era legittimo»			
17/10/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	58
La Spezia-Casablanca, alleanza tutta digitale			
17/10/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 14	59
La Spezia-Casablanca			
17/10/2020	La Gazzetta Marittima		60
I porti di Spezia e Casablanca sempre più vicini e connessi			
16/10/2020	Ship Mag	<i>Vito de Ceglia</i>	61
MSC vuole prendersi il porto di La Spezia e tenta l' affondo per il controllo di LSCT			

Marina di Carrara

17/10/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 32	<i>L.B.</i> 62
Waterfront, il lotto 4 il primo a partire			

Livorno

17/10/2020	Il Tirreno	Pagina 22	63
Sistema porto-città a convegno «È un' occasione di dialogo»			
17/10/2020	Il Tirreno	Pagina 23	<i>MAURO ZUCHELLI</i> 65
Effetto Covid sul porto: meno 17% È una batosta, non una Caporetto			
16/10/2020	FerPress		67
Il mondo portuale livornese e internazionale riunito per fare sistema tra città e porto			
16/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	69
Il porto senza città non esiste			
16/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	70
Secondo giorno del Meeting di Rete			
16/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	71
Bonciani: Condividere una visione città-porto			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/10/2020	FerPress		72
Abruzzo: incontro Febbo e D' Annunziis su iter attuativo Zes. Presente anche l' AP			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/10/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37		73
<hr/>			
17/10/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39		74
<hr/>			
16/10/2020	Affari Italiani		75
<hr/>			
16/10/2020	Ansa		77
<hr/>			
16/10/2020	Informare		78
<hr/>			
16/10/2020	Informazioni Marittime		79
<hr/>			
16/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	80
<hr/>			
16/10/2020	Sea Reporter		81
<hr/>			
16/10/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	83
<hr/>			
16/10/2020	Shipping Italy		84
<hr/>			
17/10/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		85
<hr/>			
17/10/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14		86
<hr/>			

Napoli

17/10/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 8	<i>Antonino Pane</i>	87
<hr/>			
16/10/2020	Stylo 24		89
<hr/>			

Salerno

17/10/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 25	<i>Diletta Turco</i>	90
<hr/>			

Bari

16/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	92
<hr/>			
16/10/2020	Informazioni Marittime		93
<hr/>			

Brindisi

17/10/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10		94
<hr/>			

Taranto

17/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 39	96
Taranto port days, bilancio positivo		
17/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 39	98
«Sostenere l' Agenzia per il lavoro portuale anche dopo giugno 2021»		
17/10/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10	99
Il Molo Polisettoriale ha superato lo stress test		

Manfredonia

17/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 28	100
Una pioggia di soldi sul porto per ristrutturarlo e rilanciarlo		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

17/10/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 31	101
Gioia in controtendenza I volumi crescono del 38%		

Olbia Golfo Aranci

17/10/2020	L'Unione Sarda Pagina 53	102
Navi e cozze? «Si dovrà fare una scelta»		

Trapani

16/10/2020	TeleSud3	<i>Mario Torrente</i> 103
Trapani, ecco il porto che verrà		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.



Oggi sull'App, domani in edicola
Un testo di Houellebecq
E le parole di Eggers
di **Helmut Falloni**
a pagina 50

la Lettura, 10 anni
Da oggi è disponibile
l'«Agendina 2021»
con un inedito di Veronesi
di **Marco Bruna**
a pagina 50

SCARPA
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.

Superati i 10 mila nuovi casi, vittime in calo. Scontro con le Regioni. Pressing del Pd sul premier: bisogna agire subito

Lotta al virus, stretta del governo

Vertice a Palazzo Chigi nella notte. Le misure: dal coprifuoco parziale alle limitazioni per lo sport

SE SI SPRECA IL VANTAGGIO
di **Walter Veltroni**

«**T**odo Modo», il bel film ispirato al romanzo di Leonardo Sciascia che Elio Petri girò nel 1976, inizia in un modo che oggi ci appare sorprendente. Un'ambulanza gira per la periferia di una città con degli altoparlanti montati: «Attenzione, attenzione. A tutti i cittadini... L'epidemia sta continuando a mietere vittime tra la popolazione del nostro Paese. L'unico modo per combattere l'epidemia è la vaccinazione obbligatoria...».

continua a pagina 40

L'OROLOGIO DI BRUXELLES
di **Paolo Lepri**

Ci sono alcuni negoziati in cui gli orologi non possono essere fermati, come si faceva nella diplomazia di una volta fissando un «ora x», fittizia, per raggiungere un accordo entro la scadenza stabilita. Il tempo dell'emergenza, invece, non ama attendere, non ama aspettare, non è abituato a cedere il passo alle parole, anche le più giuste in teoria. Questo è quello che sta accadendo in un'Europa che non può lasciare scorrere le lancette della crisi. È in gioco la vita stessa dei suoi cittadini.

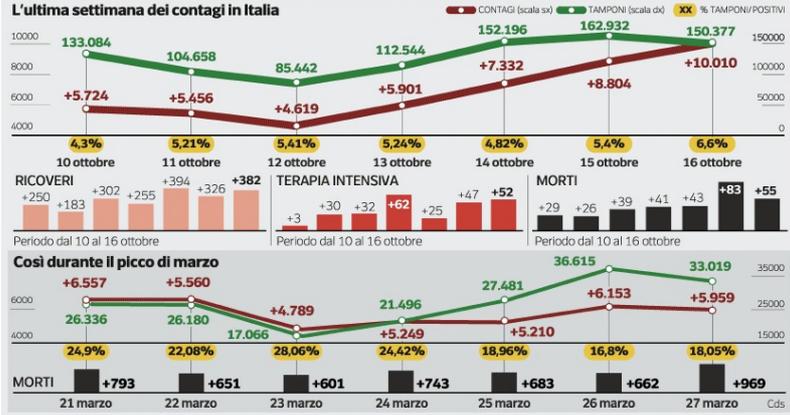
continua a pagina 13

Regole più dure contro il virus. Conte è pronto a firmare un nuovo Dpcm. Nella notte l'incontro con i vertici dei partiti della maggioranza per trovare un accordo sulle misure, con il Pd che preme per agire con urgenza. Il premier a un coprifuoco ferreo «alla francese» preferisce una soluzione meno drastica

con chiusura anticipata dei locali pubblici e un rafforzamento dello smart working. Si discute sulle limitazioni allo sport, c'è concordia sul tenere il più possibile aperte le scuole. Intanto, i contagi non arrestano la corsa: superati i 10 mila casi in un giorno a fronte di 150.377 tamponi, ma vittime in calo (55,

contro le 83 di giovedì). Ed è scontro tra governo e Regioni. Critiche alle decisioni di De Luca per la Campania, mentre il ministro Bocca chiede conto del tempo perso in questi mesi: «Vi abbiamo aiutato, ma adesso vogliamo risposte: dove sono i ventilatori polmonari?».

da pagina 2 a pagina 13



Da oggi Locali chiusi alle 24. Alle superiori lezioni alternate

Lombardia: che cosa cambia per scuola, attività fisica, bar

di **Pierpaolo Lio**

Nuova ordinanza della Regione Lombardia per cercare di arginare i contagi da coronavirus. Entra in vigore da oggi. I bar dalle ore 18 potranno restare aperti solo con il servizio ai tavoli: in ogni caso per tutti chiusura alle 24, così come i ristoranti. Nuove regole anche per lo sport: sospese le attività dilettantistiche a livello regionale e locale, compresi gli allenamenti. Restano aperte le palestre. Le scuole superiori dovranno organizzare le attività didattiche con modalità a distanza alternate ad attività in presenza.

alle pagine 8 e 9 **Landi, Manin**

IL GOVERNATORE CAMPANO
I timori di De Luca
di **Fabrizio Roncone**
a pagina 6

LA PRESIDENTE DÍAZ AYUSO
«Così curo Madrid»
di **Andrea Nicastro**
a pagina 13

GIANNELLI

DISTANZIAMENTO SOCIALE

TERRORRE A PARIGI

Prof decapitato: mostrò in classe le vignette di Charlie Hebdo



di **Stefano Montefiori**

Terrorre a Conflans, vicino a Parigi. Un professore di storia è stato decapitato all'uscita da scuola. Aveva mostrato in classe le caricature di Charlie Hebdo su Maometto, L'omicida, un ceceno di 18 anni, ha gridato «Allah Akbar» ed è stato ucciso dalla polizia: si era rifiutato di arrendersi.

a pagina 19

PRESIDENZIALI USA

Trump va in tv e la conduttrice lo mette in crisi

di **Giuseppe Sarcina**

Il dibattito è a distanza (causa Covid) tra gli sfidanti alla carica di presidente: Donald Trump e Joe Biden. Ma è la conduttrice Savannah Guthrie a mettere in difficoltà Trump. «Lei è il presidente degli Stati Uniti, non lo zio pazzo che può ritwittare ogni cosa».

a pagina 18

SETTEGIORNI

di Francesco Verderami

Giorgetti, Salvini e l'operazione Ue

Il disegno europeista della Lega ha un risvolto nazionale: passa da Roma la strada che porta a Bruxelles.

continua a pagina 14

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Senso di colpa

Federica Pellegrini non riesce a capacitarsi che le sia toccato proprio adesso, Mariastella Gelmini giura di essere stata «superattenta», Valentino Rossi ci tiene a far sapere di avere fatto del suo meglio per rispettare le precauzioni. Non si era mai visto un paziente giustificarsi e chiedere quasi scusa per essersi ammalato, ma il Covid non è una malattia come le altre. Lo abbiamo raccontato come un giudizio divino, che, almeno tra i famosi, colpiva in prevalenza gli sbuffoni, per cui chiunque lo prende si sente in dovere di protestare la propria innocenza. Il malato teme di passare per traditore e per potenziale untore, e mentre in qualunque altra malattia starebbe in pena in sé, in questa finisce per essere quasi più preoccupato da quello che penseranno gli altri.

I vip della politica e dello spettacolo hanno paura di apparire disattenti e strafottenti, gli sportivi si sentono offesi in quella che è la loro attrezzatura di lavoro, il corpo. Ma su tutti, famosi e non, sportivi e non, aleggia la sensazione di una punizione divina e di un giudizio sociale che non hanno ragione di esistere, se non nelle ossessioni dei terrorizzati, che al miel occhi hanno la stessa credibilità dei loro contrattori negazionisti. Il Covid non è la peste né un castigo biblico, ma un virus molto contagioso da cui dobbiamo proteggerci meglio che si può e per quanto si può. Sapendo, però, che risultare positivi al tampone non solo non è una sentenza di morte. Non è nemmeno una nota di biasimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VAN GOGH
I COLORI DELLA VITA

PADOVA - CENTRO SAN GAETANO
10 OTTOBRE 2020 - 11 APRILE 2021

Informazioni e prenotazioni
0422.429999 - www.lineadombra.it

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2020 conv. L. 46/2020 art. 1, c. 1, D.D. Milano
01017
9 7711 20 498008



Parigi: un professore mostra in classe le vignette su Maometto e un 18enne cecceno lo decapita, poi la polizia lo uccide. Le banlieues ribollono ancora



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Sabato 17 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 287
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

€ 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

LA SVOLTA SU CONSP

Romeo chiamato da P. Chigi grazie a Tiziano e Russo



GIURILLO E MASSARI
A PAG. 7

ALT INTERCETTAZIONI

Cavallo di Troia dalla Cassazione: indagini a rischio

MASCALI E PACELLI
A PAG. 8 - 9

L'EX CAPO POLITICO

Di Maio: "Pieno appoggio a Raggi e la cassa ai 5S"

DE CAROLIS A PAG. 6

L'ECONOMISTA PATEL

"Contro la fame serve un Nobel ai campesinos"

ANTONUCCI A PAG. 16

FENOMENO CHIRICO

Annalisa tra vip, politici, moda e Oronzo Canà

Selvaggia Lucarelli

A un certo punto, quest'estate, è girata voce che Annalisa Chirico sarebbe entrata nella casa del Grande fratello. "Haghi sostenuto il provino", hanno fatto sapere misteriose voci vicine alla produzione. Le stesse misteriose voci vicine alla produzione avevano fatto sapere in precedenza che la Chirico era la fidanzata di Montezemolo, che era candidata col Pd, che avrebbe condotto un talk politico in Rai.

A PAG. 17

TERAPIE INTENSIVE Arcuri li ha dati, i "governatori" non li usano

Le Regioni hanno ventilatori per 3mila posti letto: mai fatti

Il Commissario straordinario replica agli enti locali: "I supporti che abbiamo inviato non sono stati utilizzati". Gattinoni: "Se in Lombardia riparlano dell'ospedale in Fiera, non han capito nulla"

PASCIUTI E PALOMBI A PAG. 2 E 4



Gli opposti isterismi

» Marco Travaglio

Ieri mattina, appena due giorni dopo l'entrata in vigore dell'ultimo Dpcm anti-Covid, già dal Pd e dal ministero della Salute si levavano gridolini isterici su nuovi vertici di governo per nuovi giri di vite assottiti. Una prova d'orchestra felliniana, degno pendant agli opposti isterismi delle destre No Mask e dei giuriconsulti No Dpcm. E che s'è fatta ancor più cacofonica nel pomeriggio, quando i dati sui contagi giornalieri hanno superato la soglia psicologica di 10mila. Per fortuna, Palazzo Chigi non pare intenzionato a varare nuove misure a breve: prima si misurano gli effetti delle nuove misure e della loro osservanza da parte dei cittadini, riscontrabili non prima di 10 giorni; poi si vede. Annunciare, invocare, far trapelare ora nuove strette serve solo ad aumentare il caos e a seminare il panico, oltre a svalutare i divieti e le raccomandazioni del Dpcm di martedì. Forse sarebbe il caso di ripristinare ogni pomeriggio la conferenza stampa della Protezione civile del Cts che ci accompagna nel lockdown: molti le imputavano un eccesso di allarmismo, invece era (e sarebbe) un'ottima occasione per fare il punto sulla pandemia e leggere correttamente i dati. Che, visti così, dicono tutto e il suo contrario. Viene spontaneo il confronto con quelli di sette mesi fa, che però è fuorviante. Il 21 marzo, giorno del picco massimo, i nuovi positivi erano 6.557: ieri 10.010.

Stiamo dunque peggio oggi? Al contrario: tutti gli altri parametri dicono che stiamo molto meno peggio. Il 21 marzo i tamponi furono 26 mila, ieri erano 150 mila, il sestuplo: più tamponi si fanno più positivi si trovano (il rapporto tamponi/positivi era del 25% e oggi è del 6,6). Il che significa che i positivi sommersi, all'epoca, erano molti più di oggi, quando il virus pare un po' meno diffuso di allora. Ma allora si testavano solo i sintomatici: ora anche gli asintomatici. Che oggi sono la stragrande maggioranza dei positivi: infetti e contagiosi, ma non malati. I dati certi su cui giudicare e modulare le misure di contrasto sono altri. Anzitutto i morti: 793 il 21 marzo, 55 ieri (in forte calo rispetto a giovedì). E poi il numero di ricoverati (cioè di sintomatici malati e bisognosi di cure): sette mesi fa 17.708, di cui 2.857 in terapia intensiva; ieri 6.178, di cui 638 in terapia intensiva. Riparti Covid e rianimazioni sono lontani dal rischio di saturazione, almeno in media (52% il 21 marzo, 9% oggi, anche se alcuni sono semipieni e altri semivuoti). Ma siccome i ricoveri aumentano del 7-8% al giorno e la crescita è esponenziale, se non s'inverte la rotta si può arrivare in un mese all'overbooking. E qui si apre il capitolo delle colpe. Cioè di chi ha fatto e non ha fatto cosa da maggio a oggi.

SEGUE A PAGINA 24

QUELLI CHE "COVID MORTO", "ZERO EMERGENZA", "STADI APERTI"

ORA QUESTI NON PARLANO PIÙ



I MINIMIZZATORI HANNO DISINFORMATO TUTTA L'ESTATE, ORA I DATI LI SMENTISCONO. NUOVE RESTRIZIONI IN LOMBARDIA. VERTICE NOTTURNO DI CONTE E I MINISTRI

CALAPÀ, GIARELLI, MARRA, SPARACIARI E ZANCA A PAG. 2 - 3 E 5

LE NOSTRE FIRME

- Ranieri Italia Vivacchia a pag. 11 • Montanari Sosteniamo Azzolina a pag. 11
- Valentini Il cast tv per Roma a pag. 11 • Migone Il caso Appendino a pag. 12

LA BIELORUSSA TSEPKALO

"La rivoluzione non è finita, la Ue deve svegliarsi"

IACCARINO A PAG. 14



CHE C'È DI BELLO

Van Gogh, Eschilo a Roma Nord e i segreti di Bloom

DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Putin annuncia: "Abbiamo un secondo vaccino". Servirà a quelli che hanno fatto il primo

WWW.SPINOZA.IT



il Giornale



SABATO 17 OTTOBRE 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 247 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 | Giornale (ed. nazionale)

IERI DIECIMILA CASI

PRIMA DELLE CHIUSURE ARRIVANO LE TASSE

*Il governo rinvia le misure, ma non le cartelle fiscali
In Lombardia limiti serali a bar e ristoranti e stop agli sport*

■ Tutto rimandato ad oggi. Il governo rinvia la decisione su nuove misure nazionali anti-Covid come il coprifuoco. Invece puntuali sono arrivate ieri 9 milioni di cartelle fiscali: le tasse sono più urgenti dei provvedimenti sanitari.

servizi da pagina 2 a pagina 9

RINUNCE INEVITABILI E AIUTI INDISPENSABILI

di Marco Zucchetti

Una fetta di libertà in meno oggi per poter tornare a goderne appieno domani è una rinuncia accettabile? Oppure la sicurezza sanitaria non vale una tale intollerabile privazione? Tutto gira intorno a questo dilemma etico, umano, psicologico, economico: il centro ideale della politica mondiale, la sfida che segnerà (almeno) una generazione. Per questo vederla affrontata in maniera grezza da tutte le parti in causa fa così tristezza.

Perché l'ipotesi al vaglio del governo e delle Regioni di imporre misure più drastiche per contenere l'aumento preoccupante di contagi sta già scatenando le stesse meschine dinamiche di marzo: lo scaricabarile fra poteri dello Stato, la paura di intestarsi decisioni impopolari, la contestazione a prescindere di ogni scelta, i manicheismi da tifoserie opposte. Piccolezze per le quali il Paese ha già pagato un prezzo molto alto e di cui non ha bisogno. Quello di cui ha bisogno è chiarezza. Ed efficienza nel sostegno.

Questo *Giornale* è nato per difendere la libertà di pensiero dal conformismo e non sarà un virus a mutarne il dna. Ma pensare che davanti a diecimila contagi al giorno e agli indici che si impennano non si debbano prendere delle misure di contenimento non è liberalismo, è utopia o malafede. Abbiamo vissuto mesi di illusione collettiva, rimuovendo un po' irresponsabilmente il problema, bramosi di una gioia di vivere che era stata ingabbiata. L'autunno ci ha risvegliato bruscamente e i numeri dei ricoveri non lasciano più nessuno spazio per l'ottimismo. Per questo eventuali provvedimenti temporanei di salute pubblica - la chiusura anticipata dei locali, il divieto di assembramenti e movida, l'obbligo di mascherina, ecc - sono non solo accettabili, ma ineluttabili. Perché l'alternativa alle regole più rigide non è l'esistenza normale a volto scoperto e a socialità allargata che tutti vorremmo riprendere, ma un'altra ecatombe e un nuovo inevitabile lockdown di due mesi. Chi si lamenta oggi delle chiusure parziali, forse ha dimenticato i danni che fece quella totale.

Altrettanto, non ci siamo dimenticati l'inaccettabile incertezza in cui il governo (...)

segue a pagina 6

INTERVISTA ALLA CAPOGRUPPO DI FORZA ITALIA

Anche la Gelmini è positiva
«Ma le Camere restino aperte»

Sabrina Cottone

a pagina 7



RESPONSABILITÀ Mariastella Gelmini, deputata ed ex ministra

PENA CONFERMATO PER OSEGHIALE

Uccise e fece a pezzi Pamela
Ergastolo al pusher nigeriano

Stefano Vladovich

■ Il pusher nigeriano Innocent Oseghiale è stato giudicato colpevole dell'omicidio di Pamela Mastropietro anche in Appello. Per lui, che iniettò la dose letale alla 18enne morta nel 2018 e ne smembrò il cadavere, confermata la condanna all'ergastolo. Soddisfatta la famiglia della giovane: «Giustizia è fatta».

a pagina 16

ORRORE A PARIGI

Vignette su Maometto in aula
Prof decapitato da un islamico

Francesco De Remigis

LA STELLA AZZURRA

«Numero uno,
ma resto
affamata di sci»

di Federica Brignone

campionessa Coppa del Mondo

a pagina 36

TENSIONE SU MES E MINI-LOCKDOWN

Il Pd mette all'angolo Conte
Quirinale preoccupato dalle liti

Andrea Cuomo, Giuseppe Marino
e Adalberto Signore

LA GUERRA AL VIRUS

■ È ripartito lo scaricabarile fra governo e Regioni. Nessuno vuole intestarsi decisioni impopolari e soprattutto nessuno vuole addossarsi la responsabilità di quanto non fatto in questi mesi. Così il commissario Arcuri accusa i governatori di non aver attivato 1.600 posti di terapia intensiva. Dimenticando i pasticci su tamponi, banchi e Immuni.

alle pagine 2-3

Se torna
il «coprifuoco»
dagli abissi
della Storia

di Vittorio Maccio

a pagina 5

LITE FRA ARCURI E REGIONI

Terapie intensive in allarme
E Arcuri scarica sulle Regioni

Maria Sorbi e Stefano Zurlo

■ Nuove polemiche sulle terapie intensive. Arcuri accusa le Regioni di non aver attivato 1.600 posti. Ma dimentica che il suo bando è arrivato soltanto il 2 ottobre. È solo uno dei tanti pasticci firmati dal commissario straordinario: dai banchi in ritardo ai medici mai assunti fino al caos tamponi e mascherine, così ha sprecato la «tregua estiva» dal virus.

alle pagine 2 e 9

all'interno

I CASI PADOAN E PROFUMO

Banche & dem
I 5s provano
a infilarsi

di Marcello Zacchi

■ Padoan passa dal seggio al vertice di Unicredit. E i grillini vogliono infilarsi nell'intreccio delle banche.
a pagina 13

POLITICALLY CORRECT

Disney si scusa
Pure Dumbo
è «razzista»

di Daniela Uva

■ Disney costretta a chiedere scusa nei cartoni animati accusati di «razzismo», da Dumbo a Peter Pan.
a pagina 18

IL GIORNO

SABATO 17 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, il Pirellone raccomanda la didattica a distanza

Ordinanza anti-pandemia
Lo sport in panchina
e niente scure sui locali

Anastasio nelle **Cronache**



Crema, il caso di Mauro Pamiro

Un manichino
per risolvere
il giallo del prof

G. Moroni e Ruggeri a pagina 16

ristora
INSTANT DRINKS

Il ritorno della guerra santa in Francia

Al grido di «Allah Akbar» un ragazzo di 18 anni decapita un professore che aveva mostrato in classe le vignette di Charlie Hebdo. L'agguato in una cittadina a nordovest di Parigi. L'assassino, poi ucciso dalla polizia, aveva postato su Twitter la foto del cadavere

Serafini
a pagina 3

I numeri, i divieti e i ritardi

L'allarme è giusto, l'allarmismo no

Bruno Vespa

Il professor Alberto Mantovani, direttore scientifico dell'Humanitas di Milano, è uno dei maggiori immunologi del mondo. L'altra sera a 'Porta a porta' ha detto: «Sono stato con mia moglie a cinema e in pizzeria. Che tristezza vederli deserti». Mantovani è molto prudente, ma ha condiviso apertamente il mio invito a fare una vita il più possibile normale seguendo le tre raccomandazioni: mascherina, distanza, mani lavate. Gli allarmi sono giusti, visto che ieri è stato superato il tetto dei diecimila casi (di cui quasi un quarto in Lombardia) sia pure con un numero più ridotto di morti. Ma il delirio di allarmismo rischia di ingiocchiare il Paese senza che ve siano i presupposti.

Continua a pagina 2

IERI SUPERATA QUOTA DIECIMILA CONTAGI, SI VA VERSO NUOVE MISURE MA LA VITA NON SI FERMA: VI RACCONTIAMO UNA STORIA D'AMORE



Federico Codazzi e Francesca Corsi, 29 e 28 anni, in aprile avevano dovuto rinviare le nozze a Pavia

OGGI SPOSI
(ALLA FACCIA DEL COVID)

Del Ninno e Baronio a p. 7

DALLE CITTÀ

Milano

Prostituzione a livelli pre-virus
La Caritas: «Interventi subito»

Ballatore nelle **Cronache**

Milano

Incognita Scala
Resta la paura per i soli 200 posti

Palma nelle **Cronache**

Milano

Il secolo di vita dell'Ippodromo
Festa della città

Servizio nelle **Cronache**



Alessandro Barbero racconta il Sommo Poeta

«Dante? Un uomo libero
E il primo europeista»

Rosi a pagina 15



Il compleanno della Lansbury, attrice da Oscar

Signora in giallo per sempre
I 95 anni di Angela-Jessica

Jannello a pagina 23

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.





Oggi su Alias

UN IRRIDUCIBILE IRLANDESE
Intervista a Sam Millar, militante dell'Ira diventato, dopo una lunga detenzione, scrittore di successo



Alias Domenica

AVERE Indagine su un verbo a noi fatale: un saggio di Paolo Virno sulle radici antropologiche della nostra intima estraneità a noi stessi



Culture

ANTONIO GRAMSCI La nuova edizione delle «Lettere dal carcere» (Einaudi). Con inediti, correzioni e fotografie
Guido Liguori pagina 10

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

SABATO 17 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 248

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

RAPPORTO FLAI-CGIL SUI BRACCianti, VENETO E LOMBARDIA CAPORALATO ALL'APICE

180mila sfruttati dalle ecomafie

Sono 180 mila i lavoratori e le lavoratrici che in Italia, nel settore agricolo, vivono condizioni di vulnerabilità e ricattabilità, 70 mila in più rispetto al 2018. Sono uomini e donne vittime di sfruttamento, caporalato e ricatti di varia natura, pagati in media 4,5 euro l'ora per lavorare an-

che 12 ore consecutive. È questo uno dei dati che emerge nel V Rapporto Agromafie e caporalato della Flai-Cgil. Agromafie che, secondo la Flai, sono presenti al Sud come al Nord e a dimostrazione delle numerose indagini condotte dalle forze dell'ordine e da varie procure. È stato inoltre indi-

cato in 12 euro l'ora il salario minimo da erogare per soddisfare il giusto reddito del datore di lavoro e per non penalizzare/sfruttare il lavoro della manodopera occupata. Da cancellare, infine, la Bossi-Fini, che ha prodotto emarginazione e sfruttamento. OMIZZOLO A PAGINA 7

LA PANDEMIA CHE AFFAMA L'ITALIA

Corsico, la città dei nuovi poveri

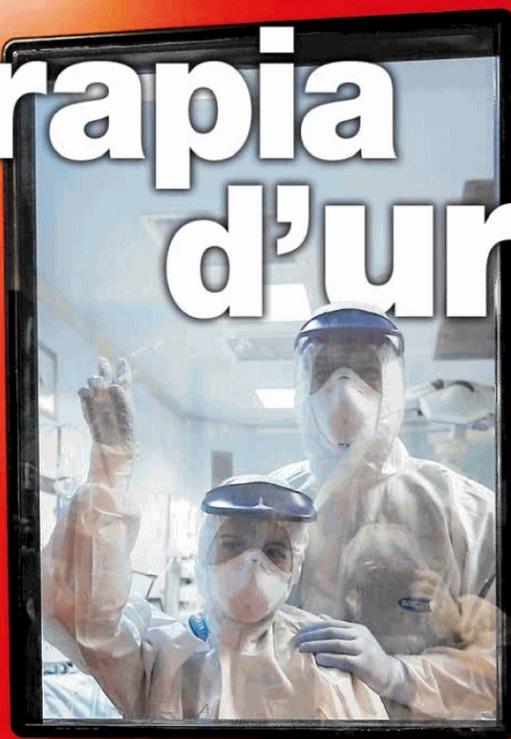
Corsico, 35mila abitanti alla periferia Sud-ovest di Milano, è un simbolo della povertà alimentare. La denuncia nel rapporto di ActionAid «La pande-

mia che affama l'Italia», in occasione della giornata internazionale sull'alimentazione. Due milioni le persone verso la povertà assoluta MARTINELLI A PAGINA 7

Foto Cecilia Fabiano/LaPresse

Terapia d'urto

Oltre 10mila contagi in un solo giorno. L'allarme dei medici: terapie intensive vicine al collasso. In alcuni ospedali si accettano solo malati di Covid. Governo diviso sulla nuova stretta. Il Pd: coprifuoco subito. Conte prova a resistere. Scontro sulla didattica a distanza con le regioni pagine 2-5



Poste Italiane SpA, in a.p. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giust.CRM/23/21/03 01017 9 770025 215017

all'interno

Roma Capigruppo positivi, 3 casi. Allarme alla camera

ADREA FABOZZI PAGINA 2

Parigi Si spengono le luci E monta la protesta

ANNA MARIA MERLO PAGINA 6

Brexit Ue, negoziati esauriti Per Johnson sarà «no deal»

LEONARDO CLAUSI PAGINA 9

STATI UNITI

Biden vince il dibattito tra le due Americhe



Ieri il secondo confronto tv tra Trump e Biden si è fatto in due. Come le Americhe rappresentate: da una parte le bugie e il suprematismo del repubblicano, dall'altro i toni rassicuranti e il riferimento a donne, minoranze e ambiente del democra-

BOLIVIA AL VOTO

Il Mas punta tutto sul primo turno



Domani boliviani alle urne, a un anno del golpe de facto con cui è stato estromesso Morales. Il Movimento al socialismo spera che Luis Arce superi il 40% e stacchi di almeno 10 punti l'ex presidente Mesa. Reportage dall'Argentina, dove la comunità è mobilitata. DACIL LANZA, FANTIA PAGINA 8

Lele Corvi



Dpcm e Covid Il miglior diritto crea coscienza non obbedienza

FABRIZIO GONNELLA

Afflitti da sindrome punitivista, da manie iper-regolatorie, da infantilismo di massa, opinionisti improvvisati ed esperti di vario tipo, a destra e manca, hanno mescolato pericolosamente e confusamente, argomenti tra loro molto diversi. segue a pagina 15

Una misura odiosa Coprifuoco, la notte non è tenera

MARCO BASCETTA

Coprifuoco, parola pesante, impegnativa, per non dire terrificante. Dapprima si sarebbe potuto pensare alla drammatizzazione giornalistica di misure piuttosto "ordinarie", come la chiusura anticipata di locali e bar. segue a pagina 6

Migranti/diritti Il disastro della «rotta» europea

ALEX ZANOTELLI

La politica migratoria Ue può essere espressa con una parola: «esternalizzare» le frontiere per bloccare «rotta asiatica» e «rotta africana». Per bloccare la «rotta asiatica» (Siria, Iraq, Afghanistan), l'Ue ha siglato un accordo con il dittatore Erdogan. segue a pagina 15

Mediterraneo Con la Turchia siamo al punto di non ritorno

ALBERTO NEGRI

Il punto di non ritorno con la Turchia di Erdogan è stato superato ormai da un pezzo ma si continua a far finta di nulla sperando che sotto la minaccia di sanzioni europee Ankara faccia dei passi indietro. segue a pagina 9





€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 287 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 17 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ASCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Il libro
La magia di Rovelli e la fisica quantistica diventata romanzo

Giuseppe Montesano a pag. 14



La giornata del cibo
L'illusione dell'Onu di cancellare in 10 anni la fame nel mondo

Elisabetta Moro a pag. 38



La società e l'epidemia
IL LASSISMO GRANDE ALLEATO DEL VIRUS

Luca Ricolfi

Uno dei libri che più mi hanno fatto riflettere, negli ultimi anni, è "Il mondo fino a ieri", del grande antropologo Jared Diamond (a suo tempo reso famoso dal capolavoro "Armi, acciaio e malattie"). In quel libro, uscito nel 2013, Diamond sostiene e documenta una tesi suggestiva: le società moderne sono, in moltissimi campi e aspetti, superiori a quelle tradizionali, ma vi sono alcuni ambiti assai importanti nei quali una società tradizionale è superiore a una società moderna. La tesi di Diamond mi è tornata alla mente in questi giorni, sotto forma di dubbio.

Continua a pag. 39

Banchi, prof, medici e letti tutti i ritardi in Campania

► Scuole in affanno, a Napoli mancano 185 mila «monoposto» e 400 supplenti. Vuoti in organico negli ospedali. Caos bus e flop controlli al rientro dalle ferie

Ettore Mautone
Elena Romanazzi

Mancano 185 mila banchi e 400 supplenti, caos bus, potenziate solo le linee per studenti ma negli ospedali la riorganizzazione dei posti letto, in particolare in terapia intensiva, procede a rilento. Ritardi anche nell'esecuzione dei tamponi. Ecco le falle del sistema Campania. A pag. 3

Il governatore: ad Halloween tutti a casa
De Luca: «Coprifuoco dalle 24»
Nidi e materne si torna in classe

Nuovo giro di vite annunciato dal presidente della Regione Vincenzo De Luca che ieri ha attaccato anche Halloween definendola «un'americana

ta, monumento all'imbecillità»: il 31 ottobre chiusura per tutti alle 22. Mentre da oggi riaprono gli asili nido. Adolfo Pappalardo a pag. 2

Verso il nuovo Dpcm
La stretta del governo stop movida e palestre
On line ma solo al liceo

Sfondato il tetto dei 10 mila nuovi positivi in Italia e 55 morti. Il governo valuta il varo di un altro Dpcm. Vertice nella notte su indicazione del Cts. Marco Conti a pag. 4

La lettera
UN PIANO PER EVITARE LA CATASTROFE DELLO SPORT



Giovanni Malagò

Caro Direttore, uno scenario drammatico, una potenziale ferita difficile da suturare. Ho letto con innegabile preoccupazione l'orizzonte tracciato dal vostro quotidiano relativamente agli effetti che la pandemia potrebbe produrre nel tessuto sportivo della Campania, con 300 mila tesserati e 4 mila società a rischio dissolvenza.

Continua a pag. 39

Punto di Vespa
L'ECCESSO DI ALLARMI PER COPRIRE GLI ERRORI

Bruno Vespa

Il professor Alberto Mantovani, direttore scientifico dell'Humanitas di Milano, è uno dei maggiori immunologi del mondo. L'altra sera a "Porta a porta" ha detto: "Sono stato con mia moglie a cinema e in pizzeria. Che tristezza vederli entrambi deserti...". Mantovani è uno scienziato molto prudente, ma ha condiviso apertamente il mio invito a fare una vita il più possibile normale seguendo le tre raccomandazioni sacramentali: mascherina, distanza, mani lavate.

Continua a pag. 38

Parigi Aveva mostrato i disegni di Charlie Hebdo: ucciso da un 18enne



Le forze dell'ordine francesi in un controllo anti-terrorismo presso un posto di blocco a Parigi

Sgozzato per una vignetta in classe

Francesca Pierantozzi a pag. 11

Il Sud ancora beffato sui fondi per gli asili Napoli come Biella

I primi 700 milioni non riducono il divario. Milano considerata un'area svantaggiata

Marco Esposito

Ancora una beffa per Napoli e per il Mezzogiorno. Lo ha deciso la Conferenza Stato-Regioni-Enti locali presieduta dal ministro Francesco Boccia: sul tavolo i primi 700 milioni di un tesoro di ben 2,5 miliardi stanziato con la legge finanziaria 2020 ma i fondi per gli asili nido sono finiti in città come Biella e Reggio Emilia già ampiamente coperte. A pag. 12

Le legge di bilancio
Manovra, in arrivo gli aiuti ai Comuni a rischio lockdown

Possibili aiuti economici ai comuni impegnati nella lotta al Covid: vertice sui conti con Gualtieri, tre miliardi per il sostegno alle imprese. Andrea Bassi a pag. 9

La denuncia di un imprenditore
«A Napoli non pago il pizzo meglio scappare a Londra»

Leandro Del Gaudio

La camorra più forte della stessa pandemia. Quello che non ha fatto il coronavirus, è riuscito a fare il pizzo. È questa la denuncia di un imprenditore napoletano costretto a chiudere la propria pizzeria e a emigrare in Inghilterra, dove ha intrapreso da qualche settimana un'altra attività economica, lontano da Napoli, lontano dai parassiti che chiedono il pizzo. È la storia di Vincenzo



Fiore (nella foto), vittima del racket, costretto a trasferire altrove il suo sogno di ristoratore. Una vicenda attuale, figlia della morsa in cui sono oggi stritolati i commercianti napoletani: da un lato il crollo delle attività, causa lockdown; dall'altro la camorra, che impone il pizzo o che presta soldi a usura. Epicentro della vicenda Piazza Nazionale: ha fatto arrestare i suoi estorsori del clan Contini, poi ha chiuso i battenti.

In Cronaca



via Leonardo Da Vinci 10, Grumo Nevano (NA) - 0818333076
info@kadoauomo.it - www.kadoauomo.it

Il peso dei diritti tv saltati
Anche le televisioni spingono per rigiocare Juventus-Napoli

Bruno Majorano

La mancata sfida tra Juventus e Napoli ha determinato un evidente calo di introiti per le tv che ora puntano tutto per far ripetere il match. Una sconfitta a tavolino e un punto di penalizzazione: la mano pesante del giudice sportivo si è abbattuta sul Napoli oramai da giorni, ma il club azzurro ha tutta l'intenzione di ribaltare il giudizio. Le carte per il ricorso sono pronte e saranno presentate dall'avvocato Mattia Grassani nei prossimi giorni. A pag. 17

La polemica

Cr7: nessuno mi ferma ma Spadafora non ci sta
«Arrogante e bugiardo»
«La notorietà e la bravura non autorizzano a mancare di rispetto alle istituzioni». Così il ministro dello Sport Vincenzo Spadafora nei confronti di Cristiano Ronaldo, positivo al Covid, dopo le polemiche sulla quarantena. A pag. 19





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 287 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 17 Ottobre 2020 • S. Ignazio d'Antiochia

IL GIORNALE DEL MATTINO

menta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Mind the Gap
Camilla, romana da premio Nobel
«Il mio lavoro? Aiutare gli altri»
Lombardi a pag. 21



Festa del Cinema
“Mi chiamo Totti” il capitano in lutto non parteciperà
Incanta Supernova
Alò e Satta a pag. 23



Oggi in campo
La Lazio riparte dalla Sampdoria
Inter-Milan, derby senza otto positivi
Bernardini e Riggio nello Sport



Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

L'estate degli errori
L'incapacità di rinunciare che ha favorito la pandemia

Luca Ricolfi

Uno dei libri che più mi hanno fatto riflettere, negli ultimi anni, è "Il mondo fino a ieri", del grande antropologo Jared Diamond (a suo tempo reso famoso dal capolavoro "Armi, acciaio e malattie"). In quel libro, uscito nel 2013, Diamond sostiene e documenta una tesi suggestiva: le società moderne sono, in moltissimi campi e aspetti, superiori a quelle tradizionali, ma vi sono alcuni ambiti assai importanti nei quali una società tradizionale è superiore a una società moderna.

La tesi di Diamond, che ho solo riassunto per lasciare a chi non l'avesse ancora letto il piacere di avventurarsi in questo bellissimo libro, mi è tornata alla mente in questi giorni, sotto forma di dubbio. Il dubbio è questo: siamo sicuri che, di fronte alla pandemia che sta travolgendo le nostre modernissime (e ricchissime) società, non ci siano aspetti delle società tradizionali che ci avrebbero fatto comodo?

Sgombriamo subito il campo da un equivoco. Se scoppia un'epidemia, è sicuramente meglio essere cittadini di una società moderna, in cui esiste un servizio sanitario nazionale, piuttosto che trovarsi in una società arretrata, in cui le condizioni igieniche sono disastrose, l'acqua corrente non c'è o non è potabile, gli ospedali e il personale medico scarseggiano.

Continua a pag. 10

Diecimila contagi, ecco la stretta

►Il pressing del Cts sul governo per didattica a distanza nei licei e locali chiusi alle 22. Vertice nella notte per decidere le misure. Terapie intensive: dieci regioni al collasso

ROMA I contagi salgono in via esponenziale (superata quota 10 mila) e lo scontro nel governo si fa durissimo, mentre i presidenti di regione si muovono in ordine sparso. È in arrivo una ulteriore stretta. C'è il pressing del Comitato tecnico scientifico sul governo per la didattica a distanza nei licei e i locali chiusi alle 22. Vertice nella notte per decidere le misure. Terapie intensive: dieci regioni sono ormai al collasso.

Ajello, Carbone, Conti, Loiacono e Malfetano da pag. 2 a pag. 8

Nessun controllo sui "contatti secondari" il paradosso dei bimbi in quarantena e dei fratelli che vanno in aula lo stesso

Camilla Mozzetti

Covid-19 e scuole, il grande nodo della pandemia pone ogni giorno questioni nuove da risolvere. E stavolta c'è da capire se è giusto o sbaglia



A pag. 4

La classifica Non solo Campania: il virus corre anche in Umbria e Liguria

Mauro Evangelisti

Male Liguria, Umbria e Campania; meglio Lazio e Abruzzo. Il dato dell'Rt, l'indice di trasmissione, racconta di situazioni regionali molto diverse.

A pag. 5

Da Russia e Cina Guerra dei vaccini a colpi di fake news per avere più clienti

Flavio Pompotti

Lotta a colpi di fake news è globale per la supremazia nel campo dei vaccini e il potere economico e politico. Russia e Cina vanno alla conquista del mondo.

A pag. 8

La reginetta inglese ha sospeso il tour: è medico ed è tornata in corsia



La scelta della Miss: cura i malati di Covid

Bhasha Mukherjee, Miss con due lauree. Marconi a pag. 9

Fondi ai Comuni che rischiano nuovi lockdown

►Previsti in manovra 3 miliardi di aiuti per sostenere le imprese e gli autonomi

Andrea Bassi

In pochi giorni la manovra ha cambiato fisionomia. Doveva servire a consolidare la ripresa economica e invece, man mano che passano le ore, il provvedimento sta riacquistando un carattere emergenziale. In cantiere fondi ai Comuni che rischiano il lockdown e 3 miliardi di aiuti per sostenere le imprese e i lavoratori autonomi.

A pag. 11

Il rapporto

Bankitalia: mina consumi sul Pil

Giusy Franzese

Meglio del previsto nel terzo trimestre il Pil italiano trainato dall'industria. Ma c'è l'incognita consumi. Bankitalia: recupero tra due anni.

A pag. 16

Delitto Mastropietro, condanna confermata in appello Pamela, ergastolo per Oseghale

Daniel Fermanelli

La Corte d'assise d'appello di Ancona ha confermato la condanna all'ergastolo con isolamento diurno di 18 mesi per Innocent Oseghale, 32enne pusher nigeriano, per l'omicidio della 18enne romana Pamela Mastropietro, uccisa e fatta a pezzi il 30 gennaio 2018 a Macerata. Le accuse sono omicidio volontario aggravato della violenza sessuale, vilipendio, distruzione e occultamento di cadavere. Comossa Alessandra Verni, madre della vittima, che però chiede che «si faccia luce anche sui complici».

A pag. 15



Giallo a Milano La stilista deceduta fidanzato proscioltto I giudici: fu suicidio

Claudia Guasco

L'unica certezza è che Carlotta Benusiglio, stilista di 37 anni, all'alba del 30 maggio 2016 è stata trovata impiccata a un albero. Prima il pm ha accusato il fidanzato, ora il tribunale del riesame dice che è stato suicidio.

A pag. 10

LO SCORPIONE FA COLPO SUGLI ALTRI

Buogiorno, Scorpione! Come le foglie d'autunno che cambiano colore con il passare del tempo, il vostro cielo è un incontentevole foliage di stelle: verde Venere, giallo Mercurio, Giove viola, Luna bianca... Questo è proprio un sabato da vivere anche senza un programma preciso, ma sempre con qualche attenzione alla forma fisica, perché oggi siete nello stato d'animo giusto per fare colpo sugli altri. Auguri.

L'oroscopo all'interno

Duelli incrociati in tv: Donald arranca, Biden noioso Trump alle corde con la giornalista

Anna Guaita

Un'America schizofrenica è quella che il pubblico ha potuto percepire giovedì sera. Su un canale Joe Biden, dove si parlava di programmi e progetti, su un altro la conduttrice Savannah Guthrie determinata a inchiodare Donald Trump su ogni inesattezza, con un pubblico polemico e il presidente anche più polemico. Per molti c'è stata una sola vera vincitrice, quella Guthrie che è riuscita laddove tanti suoi colleghi non sono riusciti, e cioè a mettere spesso il presidente con le spalle al muro.

A pag. 12



Choc in Francia Vignette satiriche su Maometto in aula Decapitato il prof

PARIGI Prima di essere ucciso dalla polizia ha rivenduto su twitter: «Ho giustiziato uno dei cani infedeli che ha osato offendere Maometto». Sotto la foto della testa della vittima decapitata, il professore di Storia che aveva portato in classe le vignette di Charlie Hebdo.

Pierantozzi a pag. 13

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

il Resto del Carlino

SABATO 17 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Macerata: condanna confermata in Appello

Ergastolo a Oseghale
La mamma di Pamela:
«Si tenga le sue scuse»

Pagnanelli a pagina 20



Il ritorno della guerra santa in Francia

Al grido di «Allah Akbar» un ragazzo di 18 anni decapita un professore che aveva mostrato in classe le vignette di Charlie Hebdo. L'agguato in una cittadina a nordovest di Parigi. L'assassino, poi ucciso dalla polizia, aveva postato su Twitter la foto del cadavere

Serafini
a pagina 3

I numeri, i divieti e i ritardi

L'allarme è giusto, l'allarmismo no

Bruno Vespa

Il professor Alberto Mantovani, direttore scientifico dell'Humanitas di Milano, è uno dei maggiori immunologi del mondo. L'altra sera a 'Porta a porta' ha detto: «Sono stato con mia moglie a cinema e in pizzeria. Che tristezza vederli deserti». Mantovani è molto prudente, ma ha condiviso apertamente il mio invito a fare una vita il più possibile normale seguendo le tre raccomandazioni: mascherina, distanza, mani lavate. Gli allarmi sono giusti, visto che ieri è stato superato il tetto dei diecimila casi (di cui quasi un quarto in Lombardia) sia pure con un numero più ridotto di morti. Ma il delirio di allarmismo rischia di ingiocchiare il Paese senza che ve siano i presupposti.

Continua a pagina 2

IERI SUPERATA QUOTA DIECIMILA CONTAGI, SI VA VERSO NUOVE MISURE MA LA VITA NON SI FERMA: VI RACCONTIAMO UNA STORIA D'AMORE



Federico Codazzi e Francesca Corsi, 29 e 28 anni, in aprile avevano dovuto rinviare le nozze a Pavia

OGGI SPOSI
(ALLA FACCIA DEL COVID)

Del Ninno e Baronio a p. 7

DALLE CITTÀ

Bologna, la città in tilt

Salta la luce per un guasto, al buio anche studi medici

Moroni in Cronaca

Bologna, l'ex ministro

Galletti si allea con Tonelli: «Pronti al dialogo»

Orsi in Cronaca

Bologna, omicidio del Pilastro

«Giustizia per Niky L'assassino è già libero»

Tempera in Cronaca



Alessandro Barbero racconta il Sommo Poeta

«Dante? Un uomo libero E il primo europeista»

Rosi a pagina 15



Il compleanno della Lansbury, attrice da Oscar

Signora in giallo per sempre I 95 anni di Angela-Jessica

Jannello a pagina 23

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.



GECAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 17 OTTOBRE 2020

IL SECOLO XIX

GECAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIV - NUMERO 247, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

DOPO I DISAGI DELL'ESTATE, ECCO L'ELENCO DI TUTTE LE CHIUSURE PREVISTE, SOPRATTUTTO DI NOTTE

Autostrade, la fase 2 dei lavori in Liguria Cantieri in 47 gallerie, ma weekend salvi



Un cantiere autostradale sulla A10

Altri lavori sulla rete autostradale ligure, ma Aspi promette: la "Fase 2" dei cantieri su gallerie, barriere fonoassorbenti e viadotti sarà organizzata in maniera più ordinata di quanto avvenuto tra giugno e luglio. I tempi di percorrenza dovrebbero mantenersi di poco sopra alla media di un periodo «normale». Con una nuova regola: non più di cinque scambi di carreggiata per ogni tratta e non più di cinque chilometri complessivi interessati.

E. ROSSI / PAGINA 8

IL CROLLO DEL MORANDI

Tommaso Fregatti e Marco Grasso

Serve un mese in più per l'analisi della pila 9: udienze a gennaio

Serve almeno un mese in più «per analizzare i 3248 fili» della struttura principale dello strallo della pila 9 che, per primo, la mattina del 14 agosto 2018 si sarebbe «staccato dalle antenne» e avrebbe provocato il collasso del ponte Morandi provocando la morte di 43 persone.

La decisione è arrivata dopo il deposito della relazione dei periti di Autostrade, che avevano evidenziato un difetto di costruzione proprio all'interno di quello strallo.

L'ARTICOLO / PAGINA 8

LUNEDI GRATIS L'INSERTO DI 8 PAGINE

Fondi pensione e crisi per il Covid
Regole e novità



TRA GENOVA E IL SAVONESE 129 CASI IN RESIDENZE PER ANZIANI E DISABILI. I MEDICI: «SE IL COVID RIESCE A ENTRARE LÌ, IL CONTAGIO È VELOCISSIMO»

Arriva il coprifuoco antivirus Liguria, allarme case di riposo

L'idea del governo: locali chiusi alle 22. Ma c'è chi spinge per impedire addirittura di uscire la sera

Superati i 10 mila casi al giorno, il governo vuole introdurre la chiusura dei locali alle 22. In Liguria è allarme per i casi nelle Rsa.

GLI ARTICOLI / DA PAGINA 2 A PAGINA 6

ROLLI



IL CASO

Marco Menduni

Conte a Genova: avremo un'inondazione di vaccini

L'ARTICOLO / PAGINA 7



Francia, prof decapitato: mostrò le vignette su Maometto

La polizia blocca l'accesso all'area dell'omicidio, a Conflans Saint-Honorine, vicino Parigi (Reuters)

MARTINELLI / PAGINA 11

POSITIVI DUE DIPENDENTI DI BOGLIASCO E UN GIOVANE DELLA PRIMAVERA

La Samp riparte dalla Lazio Resta l'incognita dei tamponi

DARIO FRECCERO

La Sampdoria attende la Lazio, oggi alle 18 alla ripresa del campionato dopo la sosta della Nazionale. I due nuovi arrivati Keita e Silva sono disponibili, anche se probabilmente partiranno dalla panchina. La Lazio è in piena emergenza, con Im-

mobile squalificato e quattro infortunati. Come sempre più frequentemente nello sport, il destino della partita è appeso agli ultimi tamponi: a Bogliasco sono risultati positivi due dipendenti e un calciatore della Primavera.

L'ARTICOLO / PAGINA 50

VIA ALLA COPPA DEL MONDO DI SCI

Brignone ci riprova «Senza più stress»

DANIELA COTTO

La Coppa del Mondo di sci prende il via oggi con gigante di Soelden, in Austria. La regina di Coppa uscente Brignone è chiamata a confermarsi. «Parto senza stress - dice - perché ho già raggiunto i risultati che cercavo».

L'ARTICOLO / PAGINA 53

CULTURA

L'epidemia sta spegnendo il cinema

LILLIANA CAVANI

I film si possono vedere a casa da un pezzo, ma molte persone, come me, hanno continuato a vederli al cinema. Mi è sempre piaciuto il cinema al cinema. Sono stata molto dura verso quelli che sostengono che guardare film in streaming o in dvd sia la stessa cosa. No, per me il cinema va visto in sala, in mezzo alla gente, e le motivazioni sono tante.

L'INTERVENTO / PAGINA 13

Manzini: ho preso una vacanza da Rocco Schiavone

RAFFAELLA SILIPO

«Sentivo il bisogno di un periodo lontano da Schiavone. Un po' come nei matrimoni, anche i più felici». Il vice questore di Aosta non c'è nel nuovo romanzo di Antonio Manzini, "Gli ultimi giorni di quiete", che prende spunto da una storia vera. «Quindici anni fa incontrai un padre disperato, che mi raccontò il dolore e lo choc quando per caso aveva rivisto sul treno l'assassino della figlia uscito di prigione».

L'ARTICOLO / PAGINA 46

"Non smettere di sognare, solo chi sogna può volare"
Peter Pan

CIRCUITO

TORNA A SOGNARE NEI NOSTRI CINEMA
Ariston - City - Corallo
Odeon - Sivori

AURUM 100%
OPERAZIONE PROFESSIONALE IN ORO E ARGENTO ALTISSIMO DELLA BANCA TRILUX

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/venedì 10/12 - 15/18





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 17 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 287 - € 1,20
Sant' Ignazio di Antiochia

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

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

CHIUSURE E COPRIFUOCO

OGGI CI MANDANO IN ROVINA

Nuovo dpcm: si chiude alle 22
Fermi cinema, teatri, palestre
centri estetici e parrucchieri

Non ci sono soldi per risarcire
così Conte scarica le decisioni
sulle Regioni con più contagi

Ieri nuovo record di malati
Sono 10.010 i nuovi positivi
Ma calano le vittime (55)

Il Tempo di Osho

Orlando l'accoglienza, flop l'adozione dei rifugiati



"Lo posso fare
veni da te?"

"Er problema
è che io c'ho
già tre gatti"

Storace a pagina 6

DI FRANCO BECHIS

Arriva il nuovo dpcm di Giuseppe Conte e la sola cosa sicuramente prevista sarà una sorta di coprifuoco in tutta Italia dalle ore 22. A quell'ora dovrà essere chiuso qualsiasi locale o luogo pubblico: bar, birreria, pub, ristorante, (...)

Segue a pagina 3

A Montecitorio tre capigruppo positivi
Il virus terrorizza i deputati
Vogliono lo smartworking

Di Majo a pagina 5

La Lega contro Gentiloni

L'Europa per dissanguarci
chiede di rimettere l'Imu

Frasca a pagina 8

15 Stelle perdono pezzi

Altri due parlamentari espulsi
Gelo tra Di Maio e Casaleggio

a pagina 7

Il portoghese rischia una multa

Ronaldo furioso
«Spadafora mente»
E lui: «Arrogante!»



Biafora a pagina 29

Lo Spallanzani blocca i ricoveri no-Covid. La Asl 5 accetta solo malati gravi

Il Lazio verso il lockdown ospedaliero

Incidente a Corso Francia

«La targa sulle strisce»
Per Genovese si fa dura

Ossino a pagina 18

... Boom di ricoveri da quasi tutto esaurito allo Spallanzani, costretto da ieri ad accettare «solo pazienti Covid». E la Asl Rm5 prende solo malati gravi da mercoledì. In tutti i nosocomi regionali ieri si è superata anche la faticosa quota-mille ricoveri, quasi un sesto dei degenti infetti d'Italia. Le liste d'attesa crescono. L'urlo dei medici: non c'è solo il Covid.

Sbraga a pagina 15

Delitto Mastropietro

Confermato l'ergastolo
all'assassino di Pamela

Mariani a pagina 11

la **S** TORACIATA

Se chiedono le scuole mi domando a che servivano i banchi a rotelle...

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE

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

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Questa rubrica si chiama da sempre «Buona tv a tutti», ma oggi avrei cambiato titolo perché vorrei parlare della radio. La radio è il primo mezzo di comunicazione di massa che ha visto la luce tantissimi anni fa e alla radio, ugualmente molti anni fa, ho cominciato anch'io la mia attività nell'ambito della comunicazione verbale. Era il 1970 e allo studio I come Imola, conducevo tutti i giorni, dalle 14,00 alle 16,00, insieme a Dina Luce, un programma in diretta che si chiamava «Buon pomeriggio». (...)

Segue a pagina 25

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

SUSTENIUM IMMUNO ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

Sabato 17 Ottobre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 245 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Il superbonus si applica anche ai fabbricati rurali. Altri benefit non sono ostantivi

Poggiani a pag. 26

Per Azzolina solo lo 0,075% dei contagi viene dalla scuola. Per De Luca invece è il 54%. Conte dica chi mente e agisca

Franco Bechis a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

IL SUPERBONUS e le altre detrazioni edilizie

Disponibile anche sul sito www.fiscalebonificanti.com

Gentiloni: Imu sulla prima casa

Il commissario europeo all'economia chiede di cancellare l'esenzione. Risponde Confedilizia: l'imposta municipale pesa già per 22 mld l'anno

SEMPLIFICAZIONE

Appalti, contratti con procedure ordinarie sino a fine 2021 ma è necessaria un'adeguata motivazione. Sopralluogo non obbligatorio

Muscolini a pag. 28

Via l'esenzione Imu sulla prima casa utilizzando le risorse per abbassare le tasse sul lavoro. L'indicazione arriva da Paolo Gentiloni, commissario europeo per l'economia, nella risposta fornita, in Parlamento europeo, all'interrogazione di Silvia Sardone, eurodeputato della Lega. Confedilizia: «La Commissione europea invita l'Italia ad aumentare la già spropositata tassazione patrimoniale sugli immobili. L'Imu pesa 22 miliardi l'anno».

Bartelli a pag. 23

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Fisco - I provvedimenti sulla tracciabilità di oneri detraibili diversi e spese sanitarie e veterinarie

Ecobonus - Il rapporto annuale di Enea sulle detrazioni fiscali

Imu - La risposta di Gentiloni sull'aumento della pressione fiscale sulla casa

DIRITTO & ROVESCIO

Il M5s ha, non dico, due grandi sindache, anche se sono sicuramente due sindache di grandi città. La prima, Virginia Raggi, è sindaco di Roma, la capitale. La seconda, Chiara Appendino, è sindaco di Torino, la prima capitale d'Italia. La Raggi, come sindaco, è stata un vero disastro. L'Appendino invece, anche se si doveva tirare addosso una giacca di griffini quasi tutti senza orni né porte, non è cosa selezionati fu fu per dire nell'immagine dell'anno uno, ha espresso anche buoni risultati. Adesso che ha contro a Torino un Sost del Pd come Piero Fassino che fu elettoralmente stracciato dal M5s nelle precedenti elezioni, l'Appendino sponde di non poterla fare a ricandidarsi (anche se lo meriterebbe) si è dimossa. La Raggi invece, anche se l'M5s la invoca di lasciare, non ne vuole sapere. Preferisce restare inchiodata al Campidoglio dal quale sarà comunque strappata in un modo che mi vorrebbe ora di ipotizzare. Anche in questo, la classe della Appendino è enormemente più alta di quella della Raggi.

Crisanti: Caporetto della sanità. Bisognava pensarci ad agosto



«È la Caporetto del sistema sanitario territoriale. Lo Stato ha scaricato su singoli e regioni la responsabilità di adottare le misure necessarie per evitare un nuovo lockdown nazionale. Bisognava invece pianificare e organizzare ad agosto, quando i contagi erano pochi. E serviva una politica nazionale di contenimento, attrezzando le strutture di uomini e risorse per fare fino a

Ricciardi a pag. 7

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Vincitori e vinti potrebbe essere il titolo di un film sulla Seconda guerra mondiale, ma invece è il titolo della Terza guerra mondiale, quella contro il Covid-19. Non vi è dubbio, infatti, che la pandemia da coronavirus ha colpito il mondo con il più forte shock da dopo la Seconda guerra mondiale. E come allora, anche se la guerra pandemica è ancora ben lontana da essere finita e non ci sono in apparenza Stati che combattono uno contro l'altro, ci sono già vincitori e vinti. Mentre i Paesi chiudevano le frontiere, moltissime fabbriche sono state costrette a chiudere le attività. Solo l'intervento degli Stati e delle banche come loro braccio operativo, solo grazie agli aiuti governativi, la catastrofe economica non è stata ancora più grave di quanto comunque drammatica sia. Settori e categorie intere hanno dovuto non

continua a pag. 2

LUNEDÌ IN EDICOLA

Italia Oggi

L'Ue si ferma, il Covid no

PRESENTATA A CINECITTÀ

Gambero Rosso, la Guida Vini d'Italia 2021 è da record

Ferroni a pag. 16

TOGETHER TO COMPETE

Il Network di Professionisti della Consulenza Aziendale numero UNO in Italia

JOIN US!

Oltre 80 convegni svolti in 18 mesi
Più di 2.500 Professionisti partecipanti

Oltre 80 webinar realizzati in 18 mesi
Più di 1.000 professionisti coinvolti

120 articoli pubblicati online in 18 mesi

250 Professionisti iscritti in 18 mesi

Per maggiori informazioni:
tel +39 02 49 75 85 71 | ttc@noverim.it | noverim.it

noverim network
TOGETHER TO COMPETE

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,60 con il pagamento a rate di 10€ al mese con la formula del no profit e 0,90 la pag.



LA NAZIONE

SABATO 17 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il presidente della Fiorentina: «Il Franchi non è Ponte Vecchio»

**Commisso e lo stadio
«lo non mi faccio usare»**

Pini in Cronaca



ristora
INSTANT DRINKS

Il ritorno della guerra santa in Francia

Al grido di «Allah Akbar» un ragazzo di 18 anni decapita un professore che aveva mostrato in classe le vignette di Charlie Hebdo. L'agguato in una cittadina a nordovest di Parigi. L'assassino, poi ucciso dalla polizia, aveva postato su Twitter la foto del cadavere

Serafini
a pagina 3

I numeri, i divieti e i ritardi

L'allarme è giusto, l'allarmismo no

Bruno Vespa

Il professor Alberto Mantovani, direttore scientifico dell'Humanitas di Milano, è uno dei maggiori immunologi del mondo. L'altra sera a 'Porta a porta' ha detto: «Sono stato con mia moglie a cinema e in pizzeria. Che tristezza vederli deserti». Mantovani è molto prudente, ma ha condiviso apertamente il mio invito a fare una vita il più possibile normale seguendo le tre raccomandazioni: mascherina, distanza, mani lavate. Gli allarmi sono giusti, visto che ieri è stato superato il tetto dei diecimila casi (di cui quasi un quarto in Lombardia) sia pure con un numero più ridotto di morti. Ma il delirio di allarmismo rischia di ingiocchiare il Paese senza che ve siano i presupposti.

Continua a pagina 2

IERI SUPERATA QUOTA DIECIMILA CONTAGI, SI VA VERSO NUOVE MISURE MA LA VITA NON SI FERMA: VI RACCONTIAMO UNA STORIA D'AMORE



Federico Codazzi e Francesca Corsi, 29 e 28 anni, in aprile avevano dovuto rinviare le nozze a Pavia

**OGGI SPOSI
(ALLA FACCIA DEL COVID)**

Del Ninno e Baronio a p. 7

DALLE CITTÀ

Firenze

Coronavirus Impennata di casi Nuove regole in ospedale

Giardi nel Qn e in Cronaca

Firenze

Torna la paura del lockdown «Affari già in calo»

Servizio in Cronaca

Firenze

«Scambisti» senza maschera Multe al club privé

Brogioni in Cronaca



Alessandro Barbero racconta il Sommo Poeta

«Dante? Un uomo libero E il primo europeista»

Rosi a pagina 15



Il compleanno della Lansbury, attrice da Oscar

Signora in giallo per sempre I 95 anni di Angela-Jessica

Jannello a pagina 23

**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.

A. MENARINI



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 246

Sabato 17 ottobre 2020

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

LA LOTTA AL VIRUS

L'Italia chiude alle 22

Ieri oltre 10 mila contagi. Il governo prepara un nuovo Dpcm per limitare l'apertura di bar e ristoranti. Lombardia, da oggi la stretta
Il commissario Arcuri attacca le Regioni su terapie intensive e tamponi

di *Ardone, Berizzi, Bocci, Bolognini, Ciriaco, Ciuti, Corica, Dazzi, De Giorgio, Foschini, Lauria, Ziniti e Zunino* • da pagina 2 a pagina 9

I ministri divisi

Le ore più lunghe del premier

di **Claudio Tito**

Una sola parola. Una sola viene ripetuta dal presidente del Consiglio e da quasi tutti i ministri. Pronunciata con una punta di tremore e sottovoce in ogni riunione e colloquio riservato. Conte la scandisce persino durante il Consiglio europeo di ieri mattina: «Paura». «Paura» che il virus riprenda e superi il vigore della scorsa primavera. «Paura» che i contagi tocchino la soglia faticosa e irreversibile dei 30 mila al giorno. «Paura» che il sistema sanitario si avviti nella drammatica spirale del collasso. «Paura» che si debba riprovare l'esperienza deprimente del lockdown. «Paura» di essere già in ritardo.

• continua a pagina 3

Serve un patto sociale

Manifesto per la scuola

di **Gustavo Zagrebelsky**

La "ricchezza delle nazioni" non è solo denaro e ciò che serve a produrre denaro. È un insieme di addendi. Se la ricchezza delle nazioni non è solo un dato materiale ma, altrettanto importante, anche un dato spirituale e culturale, in questo insieme brilla la scuola. Non ci dovrebbero essere dubbi, se non fosse che, nel discutere di misure restrittive per contenere la diffusione del virus, la scuola rischia di essere considerata un pericolo valutato, nel suo potenziale di contagio, alla stregua dello stadio, della discoteca, del ristorante, del pub, del mezzo di trasporto, eccetera.

• continua a pagina 33

Agguato vicino a Parigi, la polizia uccide il terrorista. Aveva 18 anni



▲ Il presidente Emmanuel Macron sul luogo dell'attacco alla periferia della capitale francese

CHARLES PLATAU/REUTERS

Porta in classe vignette su Maometto Professore decapitato in Francia

dalla nostra corrispondente **Anais Ginori** • alle pagine 16 e 17 con un commento di **Renzo Guolo**

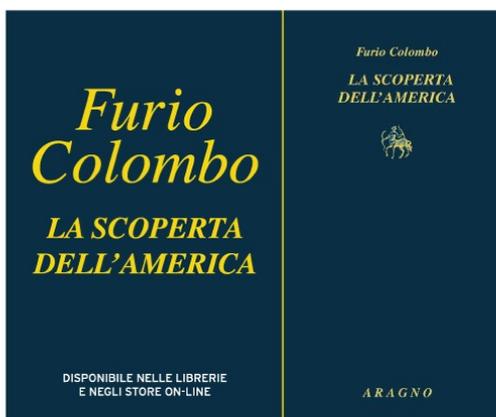
Le idee

Il vaccino della scrittura

di **David Grossman**

Capita che, a metà giornata, io alzi la testa dalla tastiera e pensi a uno o due scrittori miei amici. Li immagino seduti al computer come me, alla ricerca di un vocabolo o di un tratto elusivo del carattere di un personaggio. Li immagino tamburellare con le dita, prepararsi l'ennesimo caffè. Camminare su e giù per la stanza perché la frase che hanno appena scritto non suona come dovrebbe. Li immagino a casa loro. La pandemia infuria, magari ha già bussato alla loro porta, eppure loro sono completamente assorti, quasi accordassero uno strumento musicale. Immagino una sorta di rete invisibile, sottile ma forte, tessuta da migliaia di scrittori e poeti che vivono in ogni parte del mondo. Alcuni hanno già pubblicato libri, altri sono alla loro prima esperienza. Gran parte di loro non è nemmeno consapevole dell'esistenza degli altri, ma insieme fanno qualcosa di importante.

• continua a pagina 35



La cantante scomparsa

"Vi racconto la mia Veronica figlia guerriera"

di **Cristina Palazzo**

Cantare è sempre stato il sogno di Veronica. Mi ha raccontato della gioia di vedere il pubblico urlare il suo nome. Il palco era la sua vita». Luca Franco è il papà di Veronica, la giovane cantante, morta di leucemia, che ha emozionato l'Italia.

• a pagina 23

In edicola



Oggi e domani in regalo i gialli di **Lucarelli** e **De Cataldo**

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
 Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
 Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
 Milano - via Nerves, 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 Capolavori della letteratura Disney €10,40

NZ

Luxottica Il figlio del patron Del Vecchio "C'è il Covid, ma assumiamo giovani"
L'INTERVISTA DI MARIA CORBI - P. 17

Matilde Gioli "Tutto merito di Virzi Da comparsa mi trasformò in attrice"
L'INTERVISTA DI MICHELA TAMBURRINO - P. 27

LA STAMPA

SABATO 17 OTTOBRE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) II ANNO 154 II N. 285 II IN ITALIA 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

Italia in Giallo **DOMANI IN REGALO** MEDUSA di Giancarlo De Cataldo

OLTRE 10 MILA CASI IN UN SOLO GIORNO. IL GOVERNO PREPARA LA SERRATA. IN PIEMONTE VIETATA LA VENDITA DI ALCOLICI DOPO LE 21

Covid fuori controllo, arriva il coprifuoco

Intervista al segretario Cgil Landini: "Sindacati pronti allo sciopero, il governo ci convochi e impedisca i licenziamenti"

UN'INUTILE RESA DEI CONTI
FEDERICO GEREMICCA

Lo scontro politico sull'emergenza

I segnali sono univoci, evidenti e ormai numerosi: e purtroppo ci dicono che l'Italia rischia di entrare nella sua terza fase - dopo il lockdown e le riaperture - nella maniera peggiore possibile. Infatti, all'insegna del facile slogan "Il Paese è arrivato impreparato alla seconda ondata" è al via una guerra di tutti contro tutti alla ricerca del maggior colpevole: si tratta di una inutile resa dei conti, dalla quale - come è evidente - non potrebbe salvarsi nessuno. Il profilo, assai insidioso, è quello di una rissa politico-istituzionale-sanitaria alla quale nessuno vuol mancare.

CONTINUA A PAGINA 21

La pandemia dilaga: oltre 10 mila i contagi. Nuove strette in Lombardia e Campania su bar e ristoranti, in Piemonte vietata la vendita di alcolici dopo le 21. Il governo valuta il coprifuoco e studia lo stop per parrucchieri, palestre, piscine, cinema e teatri. Il leader Cgil, Maurizio Landini, avverte il premier Conte: «Impedite i licenziamenti o potremmo scioperare».

SERVIZI - PP. 2-7

SALE E TEATRI VUOTI

LA TRAGEDIA DELLO SPETTACOLO

UN VIRUS CHE SPEGNE IL CINEMA

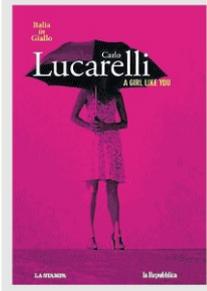
LILIANA CAVANI

Mi è capitato in questo periodo di andare al cinema, durante la settimana, nelle ore non cruciali, e devo dire di aver trovato poca gente. Credo che, anche se la proibizione netta non c'è, la gente se la sia imposta da sola. Ogni volta che seguiamo il telegiornale, sentiamo ripetere la notizia terrificante sull'aumento dei casi. -P4

OGGI IN REGALO "A GIRL LIKE YOU"

Noir di provincia tra Lucarelli e De Cataldo

RAFFAELLA SILIPO - PP. 24-25



TERRORISMO

Vignette di Maometto in aula a Parigi, 18enne decapita il prof



I controlli della polizia francese dopo l'attacco islamista a Parigi

LEONARDO MARTINELLI

È stato aggredito vicino alla scuola media dove insegnava Storia, per strada. Un professore francese è stato sgozzato e decapitato da un giovane di diciotto anni. Erano le 17 di ieri, un pomeriggio all'apparenza come gli altri, a Conflans-Sainte-Honorine, una cinquantina di chilometri a Nord-Ovest da Parigi (non uno di quei sobborghi degradati, ma una tranquilla area residenziale della vasta regione della capitale). -P.12

IL NUOVO LIBRO DELLO SCRITTORE

IO, VARANI E GLI INFERI DI ROMA

NICOLA LAGIOIA

Ricordo molto bene quando sentii la prima volta al telegiornale la notizia della morte di Luca Varani. Era la prima domenica di marzo del 2016. La sera, dopo avere smesso di fare ciò a cui mi dedicavo da mesi per parecchie ore al giorno - lavorare a un libro - uscii dalla mia stanza e intercettai lo schermo del televisore acceso nel soggiorno. Rimasi ad ascoltare fino alla fine del servizio, poi entrai nella cucina scuro in viso. - IN TUTTI I LIBRI

REPORTAGE TRA GLI ESTREMISTI DEL PRESIDENTE

Il Michigan di Trump minaccia la rivolta

PAOLO MASTROLILLI
INVIATO A GRAND RAPIDS

La rivoluzione doveva cominciare qui, dal sottoscala di questo negozio di aspirapolveri a Wyoming, periferia di Grand Rapids. Il 20 giugno scorso, passando attraverso una botola segreta nascosta da un tappeto, Adam Fox aveva riunito i suoi complici per progettare il rapimento della governatrice del Michigan, la democra-



tica Gretchen Whitmer. Il piano prevedeva di sequestrarla nella sua casa per le vacanze, portarla in mezzo al lago e lasciarla affogare. Per sua fortuna l'agente dell'Fbi Richard Trask si era infiltrato nel gruppo, e adesso Fox e gli altri stanno in galera, aspettando il processo. Il problema però non è finito qui, come avverte il ricercatore dell'Anti-Defamation League Mark Pitcavage. - PP. 14-15

Il nuovo romanzo di

Elena Loewenthal

La carezza

Una storia perfetta

"La lenta alchimia dell'amore perfetto." - La Stampa

La nave di Teseo





Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Scopri di più
www.it.vanguard

SOS LOCKDOWN LE AZIONI PER METTERSI AL RIPARO IN ALLEGATO

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Scopri di più
www.it.vanguard

€ 5,50* Sabato 17 Ottobre 2020 Anno XXXIII - Numero 206 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedite in A.2 art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

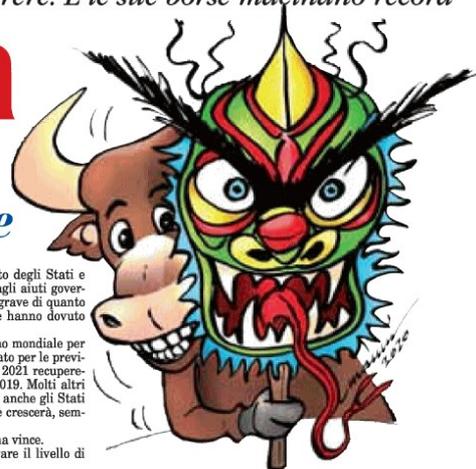
PARLA BILL GATES GIÀ NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2021 SI RIPARTIRÀ, GRAZIE AL VACCINO

Vi spiego come usciremo dalla crisi

SORPRESE Mentre Italia ed Europa tremano per la seconda ondata di Covid, l'economia del colosso asiatico ha ricominciato a correre. E le sue borse macinano record

Toro Cina

I migliori fondi ed Eft per sfruttare l'exploit del Dragone



ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Vincitori e vinti potrebbe essere il titolo di un film sulla Seconda guerra mondiale, ma invece è il titolo della Terza guerra mondiale, quella contro il Covid-19. Non vi è dubbio, infatti, che la pandemia da coronavirus ha colpito il mondo con il più forte shock da dopo la Seconda guerra mondiale. E come allora, anche se la guerra pandemica è ancora ben lontana da essere finita e non ci sono in apparenza Stati che combattono uno contro l'altro, ci sono già vincitori e vinti.

Mentre i Paesi chiudevano le frontiere, moltissime fabbriche sono

state costrette a chiudere le attività. Solo l'intervento degli Stati e delle banche come loro braccio operativo, solo grazie agli aiuti governativi, la catastrofe economica non è stata ancora più grave di quanto comunque drammatica sia. Settori e categorie intere hanno dovuto non lavorare, con il loro futuro più che incerto.

Ma i vincitori e i vinti ci sono già. E l'Ocse, l'organismo mondiale per la cooperazione e lo sviluppo economico, il più accreditato per le previsioni economiche, ha proiettato che gli Stati Uniti nel 2021 recupereranno il prodotto interno lordo che hanno avuto nel 2019. Molti altri Paesi faranno assai peggio, soprattutto in Europa. Ma anche gli Stati Uniti sono perdenti, perché nel 2021 l'economia cinese crescerà, sempre secondo l'Ocse, del 10%.

Quindi, come potrebbe dire un croupier, Usa perde, Cina vince.

E l'Europa? Languirà per vari anni prima di recuperare il livello di

RISIKO BANCARIO
Quanto valgono Unicredit-Mps e Banco Bpm-Crédit Agricole

IL GRANDE BUSINESS DEL 2021
Chi sono i maghi delle ristrutturazioni aziendali

LA CLASSIFICA DEI 9 MESI
Fondi pensione, i rendimenti del 2020 tornano positivi

T.Rowe Price
INVEST WITH CONFIDENCE



AZIONARIO AMERICANO



Per catturare i più bei paesaggi degli USA



Per cogliere le migliori opportunità sui mercati USA

La nostra esperienza per una visione a 360° sui mercati americani
Esplora le nostre view e la nostra gamma azionaria sul sito azionario-usa.it

Informazioni importanti

Solo per clienti professionali. Non indicato per la distribuzione retail. Il valore di un investimento e l'eventuale reddito da esso derivante possono aumentare o diminuire. Gli investitori possono ottenere un importo inferiore rispetto a quello investito. Prima dell'adesione leggere il prospetto ed il KIID. Questo materiale non costituisce né è prefigge di fornire una consulenza di alcun genere, si consiglia ai potenziali investitori di richiedere una consulenza legale, finanziaria e fiscale indipendente prima di assumere qualsiasi decisione di investimento. Distribuito in Italia da T. Rowe Price (Luxembourg) Management S.à.r.l. 35 Boulevard du Prince Henri L-1724 Lussemburgo, autorizzata e regolamentata dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier lussemburghese. © 2020 T. Rowe Price. Tutti i diritti riservati. T. ROWE PRICE, INVEST WITH CONFIDENCE e l'immagine della pecora delle montagne rocciose sono, separatamente e/o collettivamente, marchio e marchi registrati di T. Rowe Price Group Inc. LNR: 202009-1343603

Il mondo dei porti chiede di andare oltre la riforma Delrio

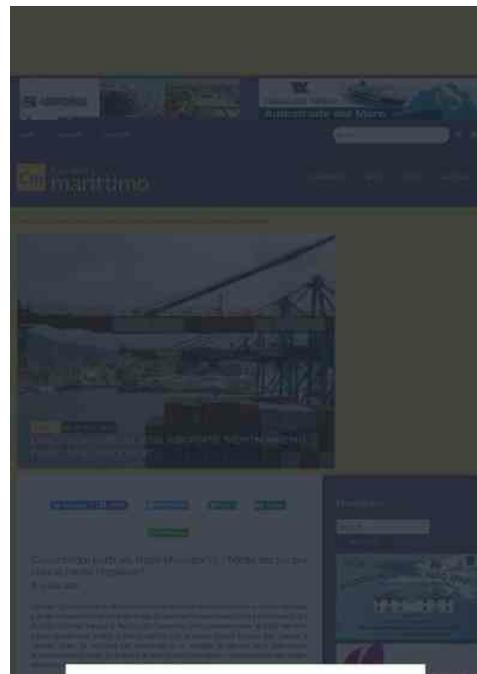
Il settore è in fibrillazione sia per gli investimenti cinesi, sia per la scelta di 13 nuovi presidenti delle Autorità

emanuela meucciFibrillazione nei porti italiani. Il 27 settembre si sono chiusi i termini della manifestazione di interesse lanciata dal Mit per cercare 13 nuovi presidenti su un totale di 16 delle Autorità di sistema portuale (escluse solo Palermo, Messina e Sardegna). Una partita delicata, visto che i nostri scali marittimi sono sempre più nel mirino della Cina, che li considera un asse portante della Via della seta. Ieri, al convegno organizzato da Sipotra, parlando del futuro del settore è arrivata la richiesta di «superare» il quadro organizzativo attuale. «La riforma Delrio dice che è dovuto un coordinamento nazionale del sistema portuale italiano e c'è un luogo per farlo, la conferenza dei presidenti delle Autorità di sistema», ha detto il presidente di **Assoport** Daniele Rossi, «Ci vuole un piano strategico della portualità italiana che dica cosa fa ogni scalo, non ha più senso che tutti facciano tutto». Francesco Munari, membro del direttivo Sipotra, ha attaccato dicendo che il tavolo sarebbe stato «riunito poche volte e forse per parlare del tempo», e che deve essere usato «tanto più in vista del Recovery fund, dove dovremo selezionare progetti per non fare interventi a pioggia». «Sarebbe interessante capire se alcuni dei problemi potrebbero essere affrontati più agevolmente da Autorità di sistema portuale più forti dal punto di vista tecnico amministrativo», ha aggiunto Paolo Emilio Signorini, presidente di Genova e Savona, «Continuo a pensare che l'attuale ordinamento non consenta a quelle italiane di essere attrezzate come quella di Rotterdam, ad esempio». Dalla Federazione nazionale degli agenti raccomandatori marittimi e mediatori marittimi arriva intanto la richiesta di un cambio di passo per non perdere opportunità internazionali. «Oggi», ha detto il presidente Gian Enzo Duci, «la linea di confine tra la sfera d'influenza statunitense e quella cinese sembra transitare sul nostro Paese dove su 5G e porti si colloca l'epicentro di un confronto particolarmente aspro, ma foriero per l'Italia di grandi opportunità di investimento e di crescita». Un'altra occasione potrebbe arrivare dalla distensione fra Israele e i Paesi Arabi.



Concessioni portuali, Rossi (Assoporti): "Meno norme più chiare, meno regolatori"

16 Oct, 2020 Genova - Un' occasione di riflessione stamani sul tema delle concessioni in ambito portuale e di infrastrutture nel settore dei trasporti , durante l' incontro realizzato e promosso da S.I. PO.TRA (Società italiana di Politica dei Trasporti) con la collaborazione di **AdSP** del Mar Ligure Occidentale, svolto in forma digitale e in presenza presso Palazzo San Giorgio, a Genova. Quali gli elementi più importanti in un disegno di riforma della legislazione amministrativa italiana? Di questo e di altro si sono interrogati i rappresentatnti del cluster marittimo e portuale insieme agli esperti del mondo giuridico. Il tema viene introdotto dall' analisi giuridico normativa di Francesco Munari, professore di diritto dell' Unione Europea: "Perchè il demanio sia gestito in modo più proficuo" - ha detto - "come recita l' art. 37 del codice della navigazione, non si può pensare di avere un unico standard per ogni situazione, ci sono traffici diversi (..) quindi richiedono un' attenzione in merito a quello che è necessario fare ai fini di una più corretta allocazione e gestione delle rispettive obbligazioni e dei poteri che l' Amministrazione può esercitare, secondo il professor Munari, pertanto è necessario che l' amministrazione si faccia carico di una logica di cooperazione con le imprese, oltre a capire la diversità che caratterizza ogni concessionario. In questa prospettiva emerge un altro aspetto, ovvero la necessità di un continuo aggiustamento dei rapporti tra il concessionario e l' Autorità , in quanto la dimensione dei traffici, che è dinamica per sua natura, può subire drastiche riduzioni come è successo durante la fase di lockdown. "Non è che ogni porto decide in maniera indipendente e autonoma e si fa la sua politica industriale e commerciale"- "Questo è l' aspetto più importante da affrontare anche per cambiare le cose"- ribatte il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi - "C' è la legge 84/94 e la Riforma Delrio che in maniera, chiara o non chiara, però dice (..) non è necessario, ma è dovuto un coordinamento nazionale del sistema portuale italiano, c' è un luogo per fare questo coordinamento, che è la Conferenza dei presidenti, sotto le indicazioni del ministro". Secondo Rossi fino a che la legge sarà questa , quello che si potrebbe fare è una implementazione completa della legge di Riforma anche su questi aspetti. Sicuramente ci sono delle modalità e procedure che devono essere rispettate per il rilascio delle concessioni. Ma ci vuole un piano strategico della portualità italiana che dica cosa fa ogni porto. " I porti devono trovare una loro qualificazione e caratterizzazione in armonia complessiva con il sistema portuale italiano coordinata dal Mit". ' Per quello che riguarda gli aspetti giuridico e amministrativi, l' unica perplessità è ch e () mi pare ci sia troppo affollamento normativo, regolatorio, giurisdizionale . Troppi regolatori e giudici che possono intervenire. "Questo potrebbe essere un passaggio importante in un disegno di riforma compiuto della legislazione amministrativa italiana , per andare verso soluzioni di maggiore chiarezza, porterebbe vantaggi a chi firma la concessione e al sistema economico complessivo perchè " -spiega- "quando c' è chiarezza di tipo giuridico e amministrativo, un interesse a investire in Italia c' è, abbiamo bisogno che questo interesse sia tutelato sotto l' aspetto giuridico amministrativo. Il processo riformatorio in Itali, è appena cominciato'. Lucia Nappi.



Concessioni portuali, Munari: "Tavolo coordinamento decisivo per Recovery fund"

Redazione

Genova - . "La riforma Delrio impone un coordinamento nazionale del sistema portuale italiano e individua un luogo per farlo: la conferenza dei presidenti delle autorità di sistema". Lo ha detto il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi al convegno convegno sulle concessioni portuali che si è svolto a Genova realizzato da Sipotra, la società italiana di politica dei trasporti. "Serve un piano strategico della portualità italiana che dica cosa fa ogni scalo, non ha più senso che tutti facciano tutto" ha continuato Rossi. Francesco Munari ha messo un faro quel tavolo che ora assume una importanza decisiva "tanto più in vista del recovery fund, dove dovremo selezionare progetti per non fare interventi a pioggia". Munari ha poi promosso il decreto semplificazioni: "Rappresenta un punto di svolta per uno sviluppo veloce anche in materia di concessioni di beni e servizi nei porti. Bisogna usarlo, e con grande generosità e coraggio, altrimenti siamo sempre alle grida manzoniane e non succede nulla" dice Munari.



Concessioni portuali, Munari: "Tavolo coordinamento decisivo per Recovery fund"

16 OTTOBRE 2020 - Redazione



Genova - "La riforma Delrio impone un coordinamento nazionale del sistema portuale italiano e individua un luogo per farlo: la conferenza dei presidenti delle autorità di sistema". Lo ha detto il presidente di Assoporti Daniele Rossi al convegno convegno sulle concessioni portuali che si è svolto a Genova realizzato da Sipotra, la società italiana di politica dei trasporti. "Serve un piano strategico della portualità italiana che dica cosa fa ogni scalo, non ha più senso che tutti facciano tutto" ha continuato Rossi. Francesco Munari ha messo un faro quel tavolo che ora assume una importanza decisiva "tanto più in vista del recovery fund, dove dovremo selezionare progetti per non fare interventi a pioggia". Munari ha poi promosso il decreto semplificazioni: "Rappresenta un punto di svolta per uno sviluppo veloce anche in materia di concessioni di beni e servizi nei porti. Bisogna usarlo, e con grande generosità e coraggio, altrimenti siamo sempre alle grida manzoniane e non succede nulla" dice Munari.






Iscriviti alla newsletter

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

Shipping Italy

Primo Piano

Rossi per la specializzazione dei porti: 'Il più bel terminal container a Ravenna sarebbe poco coerente'

Genova - 'All' Italia serve il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica che dica ogni porto cosa deve fare' in termini di specializzazione merceologica. 'Di conseguenza dovrebbero comportarsi anche le AdSP che rilasciano le concessioni. Il più bel progetto di terminal container lo riterrei poco coerente con il porto di Ravenna'. Queste sono le parole che Daniele Rossi, presidente di Assoport e dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico centro-settentrionale, intervenendo in collegamento video alla presentazione del Rapporto 2019 di Sipotra sulle concessioni portuali ha usato per sottolineare l' importanza di 'un coordinamento nazionale' sulla pianificazione infrastrutturale che oggi nel nostro paese non si vede. Parole comprensibili e per molti condivisibili, anche se stridono con quello che è il progetto di sviluppo principe per lo scalo romagnolo, vale a dire 'Ravenna Port Hub', che lo scorso giugno ha visto l' aggiudicazione dei lavori di dragaggio . Questo piano d' investimenti, nella sua prima fase del valore complessivo di 235 milioni di euro, prevede infatti l' escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 metri con il rifacimento del primo lotto di banchine esistenti (per oltre 6,5 km) al fine di adeguarle ai nuovi fondali e alla realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 metri in Penisola Trattaroli dove sorgerà il nuovo terminal container' secondo quanto comunicato dalla stessa port authority. A questo proposito il presidente della port authority ha domandato se un' AdSP possa rifiutare di rilasciare una concessione per una particolare specializzazione merceologica se ritenuta sovrabbondante rispetto al contesto di mercato regionale o nazionale in cui si inserisce. Il prof. Francesco Munari a questo interrogativo ha risposto in maniera affermativa. Rossi durante il suo intervento ha aggiunto poi che 'un' Autorità di sistema portuale ha il compito di valorizzare il proprio porto ma non può farlo in maniera avulsa' dal resto del contesto nazionale. 'La riforma portuale 2016 di Delrio dice che dev' esserci un coordinamento nazionale' che trova il suo momento di sintesi 'nella Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. Ognuno non dovrebbe decidere in modo autonomo e indipendente'. Il presidente di Assoport ha ripetuto di non credere al modello di port authority sottoforma di Spa e anzi si è detto 'un convinto fautore del modello di sistema portuale nazionale'. Secondo il presidente della port authority romagnola in Italia c' è però 'troppo affollamento normativo, regolatorio e giurisdizionale. Servono meno norme e meno regolatori'.



The Medi Telegraph

Primo Piano

"Un' unica amministrazione per i porti italiani"

Serve una regia nazionale per coordinare le politiche dei singoli porti e la sede è la conferenza dei presidenti delle autorità di sistema portuale. Servono regole uguali per le concessioni in tutti gli scali. E il decreto semplificazione è una svolta da cogliere. Il convegno sulle concessioni in ambito portuale, con la presentazione del Rapporto 2019 sulle concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti, realizzato da Sipotra, Società italiana di politica dei trasporti, mette in fila problemi e opportunità. "La riforma Delrio, dice che è dovuto un coordinamento nazionale del sistema portuale italiano e c'è un luogo per farlo, la conferenza dei presidenti delle autorità di sistema", dice il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi sottolineandone la funzione: "Ci vuole un piano strategico della portualità italiana - spiega - che dica cosa fa ogni scalo, non ha più senso che tutti facciano tutto". Francesco Munari del direttivo Sipotra, sottolinea che quel tavolo, finora "riunito poche volte e forse per parlare del tempo" deve essere utilizzato "tanto più in vista del Recovery Fund, dove dovremo selezionare progetti per non fare interventi a pioggia". Il decreto semplificazioni è un'opportunità contro la burocrazia. "Rappresenta un punto di svolta per uno sviluppo veloce anche in materia di concessioni di beni e servizi nei porti. Bisogna usarlo, e con grande generosità e coraggio, altrimenti siamo sempre alle grida manzoniane e non succede nulla", dice Munari. Mario Mattioli, presidente di Confitarma rilancia la "de-burocratizzazione" e la necessità di "avere un' unica amministrazione" per la regia del settore "che si apra il più possibile al dibattito con gli stakeholder". Per le autorità portuali, in tema di concessioni di terminal e servizi ai privati, ci sono ancora temi da chiarire. "Sarebbe interessante capire se alcuni dei problemi potrebbero essere affrontati più agevolmente da autorità di sistema portuale più forti dal punto di vista tecnico-amministrativo - dice Paolo Emilio Signorini, presidente di Genova e Savona -. Continuo a pensare che l' attuale ordinamento non consenta a quelle italiane di essere attrezzate come quella di Rotterdam".



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

l' incontro con i sindacati

Sicurezza e livelli salariali i portuali incalzano l' Autorità

Il segretario Sommariva ha annunciato interventi sull' illuminazione e sulla viabilità delle banchine. Il sindaco: «Escavi veloci e potenziare la ferrovia»

LAURA BLASICH

È stato stretto d' assedio ieri mattina a Monfalcone il segretario generale dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mare Adriatico orientale Mario Sommariva. A pressare per risposte, adeguate e in tempi certi, sugli interventi necessari a garantire la sicurezza dei lavoratori, ma anche la parità di condizioni a livello salariale e l' equilibrio tra le aziende portuali sono stati da un lato i rappresentanti di Cgil-Filt, Cisl-Fit e Uiltrasporti, che in questi giorni hanno minacciato la serrata, e dall' altro il sindaco Anna Cisint. A farsi sentire, poi, è stata anche una trentina di addetti della Compagnia portuale Monfalcone, non attesi, ma che hanno dato voce alla frustrazione e alla preoccupazione connessa all' ormai vicino rilascio delle concessioni demaniali alle aziende e i possibili impatti sull' occupazione. Dall' **Autorità** di **sistema** portuale, per voce di Sommariva, è quindi arrivato l' impegno a intervenire quanto prima sull' illuminazione delle banchine e sulla messa in sicurezza della viabilità, ma anche sul controllo in materia di sicurezza del lavoro (sarà istituito un rappresentante della sicurezza dei lavoratori di sito stipendiato dall' AdSpmao). È quanto hanno riferito ieri dopo l' incontro il sindaco Cisint e il segretario della Filt Cgil isontina Sasa Culev, che, a nome anche di Cisl e Uil trasporti, ha preannunciato come il sindacato non abbasserà affatto la guardia dopo l' incontro di ieri e quindi non sospenderà lo stato di agitazione dei lavoratori del porto. «A Monfalcone, cui l' **Autorità** ha destinato un gruppo di lavoro specifico e un controllo di gestione dedicato, il segretario generale sarà in ogni caso presente d' ora in poi una volta alla settimana», ha aggiunto il sindaco, che ieri ha richiesto pubblicamente a Sommariva la disponibilità a «presidiare» Portoro-sega. «I temi aperti sono tanti e riguardano anche l' uniformità del trattamento contrattuale», ha detto da parte sua Culev. I sindacati hanno comunque già raggiunto un' intesa con Cetal per l' applicazione del contratto nazionale dei lavoratori dei porti e lunedì avvieranno la trattativa con Midolini per raggiungere lo stesso obiettivo. Amministrazione locale e sindacati ieri pare abbiano fatto fronte comune anche sull' esigenza di potenziare l' utilizzo delle infrastrutture ferroviarie e il personale addetto alla movimentazione («già nello stato attuale» ha rilevato il segretario della Filt Cgil). «Per quel che riguarda l' escavo sono fiduciosa si stia individuando la strada giusta per sbloccare l' intervento», ha aggiunto il sindaco, che pure ieri è tornata sull' esigenza che Monfalcone abbia dignità di voto all' interno del Comitato portuale. Cisint tornerà quindi a fare pressing sul ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli per raggiungere l' obiettivo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Adriatico Orientale collabora con Monfalcone per migliorare sostenibilità scalo isontino

(FERPRESS) Trieste, 16 OTT L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il Comune di Monfalcone collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo SMOOTH PORTS, di cui l'ente locale è partner e il porto d'Amburgo, assieme al ministero dell'economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo in tal senso è stato sottoscritto oggi presso la Torre del Lloyd dal presidente dell'Authority giuliana Zeno D'Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint, e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività dei rispettivi uffici in direzione di un miglioramento della sostenibilità dello scalo Isontino. Il progetto SMOOTH PORTS, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità che vanno dall'individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di CO2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all'interno e all'esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni ITC e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All'iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche

l'Autorità portuale di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero. Questo accordo è importante perché sancisce l'impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone ha dichiarato il presidente Zeno D'Agostino. Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come Autorità di Sistema, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l'indotto, specie in questo difficile momento storico. Monfalcone ha rilevato a sua volta il sindaco Cisint ha nel nuovo sistema con Trieste un'importante chance di sviluppo che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l'approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità. Interventi concreti in questo senso sono già individuati nell'impiego all'interno dell'area portuale di mezzi per la movimentazione delle merci alimentati da fonti alternative a quelle fossili e nel prevedere la possibilità di alimentazione elettrica per le navi durante la sosta nelle banchine. I risultati di SMOOTH PORTS potranno incidere anche sul Piano del traffico dell'area urbana, PTAU, lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l'accessibilità del territorio in una visione extra-municipale, per ridurre il carico di CO2 dovuto alla concentrazione di traffico pesante cittadino e migliorare in tal modo la qualità dell'aria e l'ambiente urbano. Risultati importanti in tal senso si sono già registrati nella risoluzione del problema del trasporto delle borse sbarcate a Portorosega e trasferite via mare e ferrovia. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è anche partner Capofila del progetto CLEAN-BERTH, co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. Nell'insieme, si tratta di attività che si collocano nell'ambito della norma che prevede che le Autorità di Sistema Portuale redigano un vero e proprio Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, con il fine di perseguire adeguati obiettivi nella riduzione delle emissioni di CO2 definendo indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine





FerPress

Trieste

portuale.

Il comune di Monfalcone sul progetto europeo SmoothPorts

GAM EDITORI

16 ottobre 2020 - L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** e il Comune di Monfalcone collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo SMOOTH PORTS, di cui l' ente locale è partner e il porto d' Amburgo, assieme al ministero dell' economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo in tal senso è stato sottoscritto ieri presso la Torre del Lloyd dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint, e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività dei rispettivi uffici in direzione di un miglioramento della sostenibilità dello scalo Isontino. Il progetto SMOOTH PORTS, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità che vanno dall' individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di CO2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all' interno e all' esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni ITC e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All' iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l' **Autorità portuale** di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero. "Questo accordo è importante perché sancisce l' impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone" - ha dichiarato il presidente Zeno D' Agostino. "Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come **Autorità** di **Sistema**, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l' indotto, specie in questo difficile momento storico".



Sostenibilità, patto D' Agostino-Cisint

Trieste - L' **Autorità** di **sistema** portuale del Mare Adriatico Orientale e il Comune di Monfalcone collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo Smooth Ports, di cui l' ente locale è socio e il porto d' Amburgo, assieme al ministero dell' economia della Città-Stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo in questo senso è stato sottoscritto ieri presso la Torre del Lloyd dal presidente dell' Adsp giuliana Zenò D' Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint, e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività dei rispettivi uffici in direzione di un miglioramento della sostenibilità dello scalo isontino. Il progetto Smooth Ports, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità, che vanno dall' individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di anidride carbonica nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all' interno e all' esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni tecnologiche e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All' iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l' **Autorità**

portuale di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero: 'Questo accordo è importante perché sancisce l' impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale fra Trieste e Monfalcone - spiega D' Agostino -. Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come **Autorità** di **sistema** infatti dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l' indotto, specie in questo difficile momento storico'. 'Monfalcone - rileva Cisint - ha nel nuovo **sistema** con Trieste un' importante chance di sviluppo che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l' approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell' efficienza e della sostenibilità'. Interventi concreti in questo senso sono già individuati nell' impiego all' interno dell' area portuale di mezzi per la movimentazione delle merci alimentati da fonti alternative a quelle fossili e nel prevedere la possibilità di alimentazione elettrica per le navi durante la sosta nelle banchine. I risultati di Smooth Ports potranno incidere anche sul Piano del traffico dell' area urbana (Ptau) lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l' accessibilità del territorio in una visione extra-municipale, per ridurre il carico di CO2 dovuto alla concentrazione di traffico pesante cittadino e migliorare in tal modo la qualità dell' aria e l' ambiente urbano. Risultati importanti in questo senso si sono già registrati nella risoluzione del problema del trasporto delle borse sbarcate a Portorosega e trasferite via mare e ferrovia. L' Authority è anche capofila del progetto Clean-Berth, co-finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. Nell' insieme, si tratta di attività che si collocano nell' ambito della norma che prevede che le **Autorità** di **sistema** portuale redigano un vero e proprio 'Documento di pianificazione energetica ed ambientale del **sistema** portuale', con l' obiettivo di perseguire adeguati obiettivi nella riduzione delle emissioni di CO2 definendo indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica e di promuovere l' uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.



Mose, «falso positivo» a 117 centimetri

Tempesta frena la marea, mezzo metro in laguna. D' Incà: finire l' opera. Oggi acqua a 110 senza dighe

A. Zo.

VENEZIA Dopo il test con lo scirocco e la marea arrivata a 132 centimetri il 3 ottobre scorso e dopo quello dell' altro ieri con la bora che ha spinto l' acqua a 144 a Chioggia (139 a Malamocco e 135 al Lido), ieri per il **Mose** è stata una «passeggiata». Anche perché per la prima volta - al terzo sollevamento in condizioni di emergenza per difendere la città, il secondo in due giorni - le grandi dighe gialle si sono trovate davanti il primo «falso positivo»: ovvero un' acqua alta prevista fino a 125-130 centimetri dal Centro maree del Comune di Venezia, sfiorando quindi quella quota che in questa fase provvisoria, a **Mose** non ancora ultimato, fa scattare la chiusura, ma che alla fine si è rivelata più bassa, con un picco di 117 a Lido e Chioggia e 116 a Malamocco. Un livello che comunque, senza **Mose**, avrebbe messo sott' acqua un quarto della città, mentre in piazza San Marco ci sarebbero stati una trentina di centimetri. In ogni caso in tutta la laguna la quota è rimasta per ore a 45-50 centimetri. Le operazioni erano iniziate alle 7.01 e in poco più di un' ora, alle 8.28, le dighe erano sollevate, lasciando la città all' asciutto. Alle 14.30 è stata avviata la procedura di abbattimento e prima delle 15 le bocche di porto sono nuovamente state riaperte al traffico navale. A decidere il sollevamento sono state il super-commissario del **Mose** Elisabetta Spitz e il provveditore Cinzia Zincone, preoccupate dalla bora, che giovedì aveva fatto toccare un picco elevato in mare, ma anche un notevole dislivello in laguna: mentre Venezia era stata stabile intorno a mezzo metro, a Chioggia l' acqua è arrivata fino a 91. «Se non ci fosse stato il **Mose** a Chioggia l' acqua sarebbe potuta arrivare a 150-160», afferma il direttore del Centro Maree Alvisè Papa. Papa spiega poi come mai la marea è stata più bassa del previsto. «La concomitanza di due sistemi ciclonici ci aveva portato a prevedere condizioni molto violente sulla linea di convergenza e infatti giovedì c' è stata la tromba d' aria a Sottomarina, un fenomeno che di solito arriva a giugno, mai a metà ottobre - spiega - Si doveva poi innescare una sessa, con in più una marea astronomica più alta di giovedì: 84 rispetto a 81 centimetri. Ma poi è arrivata una tempesta in mare che ha smorzato l' onda di ritorno». Infatti alle 8.25 la marea era già a 107 al Lido, ma poi è calata fino a 100, risalendo dopo mezz' ora: e probabilmente senza questo fenomeno rapido si sarebbero toccate le quote previste. Ieri, peraltro, per la prima volta in città non sono state azionate le sirene che annunciano l' allarme e che ieri avrebbero dovuto suonare due volte, come si fa per le acque alte tra 120 e 130: il **Mose** è infatti stato alzato tre ore prima del picco di marea e il Comune ha ritenuto che non ci fosse alcuna emergenza da comunicare. Giovedì invece c' erano stati i tre suoni, che avevano creato un po' di scompiglio tra i veneziani, indecisi se mettersi gli stivali o fidarsi delle dighe. Oggi dovranno farlo perché è prevista una marea di 105-110 e il **Mose** non ci sarà. L' alzata di ieri è stata importante anche perché ha consentito di testare due sollevamenti consecutivi: le squadre di tecnici (un centinaio alle bocche di porto e una quarantina all' Arsenal) hanno lavorato per la prima volta su un doppio turno, garantendo un presidio H24. «L' opera sta contribuendo fortemente alla salvaguardia della laguna - ha detto soddisfatto il ministro Federico D' Incà - ora si continuerà a lavorare per renderla efficace e completarla nella massima trasparenza».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Meno di un' ora per alzare le paratoie Mose, terzo test ok e città all' asciutto

La marea a Punta della Salute ferma a 45 cm, mentre in mare era a 117. Problemi di ricambio d' acqua e manutenzione

ALBERTO VITUCCI

Qualcuno già lo chiama "Il Ronaldo del Mose". Il vero regista delle operazioni di sollevamento delle barriere di questi giorni. Davide Sernaglia è il giovane ingegnere trevigiano che da quattro anni è il project manager del Mose. Due lauree, a Padova, in Fisica e Ingegneria, scarsa attitudine a comparire. Ieri si è alzato alle 4 del mattino per il secondo giorno consecutivo per coordinare insieme ai colleghi e al commissario-direttore dei lavori Francesco Ossola le operazioni di sollevamento delle 78 paratoie. E per la terza volta in 15 giorni grazie al Mose l' acqua alta non è arrivata in città. Ieri la marea si è fermata a quota 117 centimetri in mare, un po' meno dei 130 previsti quando in laguna ancora soffiava la bora. Il Mose si è alzato lo stesso, per il terzo test - riuscito secondo i tecnici - in presenza di acqua alta. L' operazione è stata avviata intorno alle 7,30, si è conclusa un' ora dopo, alle 8,28. Dunque con tempi più rapidi rispetto alla prima volta. Ci sono da sistemare molte cose. E l' ultimo test adesso sarà materia preziosa di studio. Intanto la città si è trovata asciutta. E stavolta le sirene non hanno nemmeno suonato, come invece era successo la mattina di mercoledì. L' acqua a Punta Salute e nei rii veneziani si è fermata a 45 centimetri. Una quota molto bassa, che potrebbe avere qualche effetto sul ricambio delle acque interne. Rimaste ferme per parecchie ore. E anche per l' operatività del **Porto**. Ma l' effetto è indubbio. Grande soddisfazione da parte di commissario e provveditore. Ma anche di coloro che hanno lavorato intorno all' opera, senza essere coinvolti nel malaffare e nelle tangenti dei primi anni Duemila. «Anche oggi il Mose ha funzionato», dice il ministro Cinque Stelle Federico D' Incà, «l' opera sta contribuendo alla salvaguardia della laguna. Chiaramente va completata seguendo la massima trasparenza e voltando finalmente pagina dopo tutti gli scandali che si sono susseguiti nel tempo». Non solo Mose, ma anche interventi per contrastare i cambiamenti climatici e proteggere la laguna, dice D' Incà, «anche con le risorse derivanti dal Recovery Fund». Intanto la perturbazione che interessa l' Italia e la laguna si sta lentamente allontanando. Acqua alta intorno a 100 anche stamattina, poi fenomeno in diminuzione. Nei prossimi giorni la laguna risentirà comunque dell' effetto sessa, l' oscillazione dell' Adriatico gonfio che si ripercuote sul bacino veneziano. Finché non si concluderà il periodo di sizigia, cioè di novilunio con la massima escursione tra marea minima e massima, sono possibili ancora acque medio alte anche nei prossimi giorni. Un fenomeno in costante aumento negli ultimi anni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Mose (in funzione) mai visto prima

‘Ecco le immagini dall' alto delle paratoie alzate che proteggono Venezia. Su gazzettino.it il video delle operazioni di sollevamento ‘Anche ieri le dighe mobili sono entrate in azione di mattina e per la terza volta hanno difeso la città lagunare dall' acqua alta

L' EMERGENZA VENEZIA Sarà sperimentale, sarà incompleto, ma per la terza volta, e per due giorni consecutivi, il **Mose** ha tenuto all' asciutto Venezia da un' acqua alta che doveva toccare, secondo le previsioni, i 130 centimetri alle 11 della mattina. L' acqua in realtà si è fermata a 117, fuori in mare, a causa di una rotazione del vento dal quadrante di bora, ma ormai cambiava poco. L' ordine di sollevare le paratoie è partito nel cuore della notte, quando, sei ore prima del picco di marea, le previsioni incrociate tra Cnr Ismar, Ispra e Centro Maree del Comune di Venezia davano la possibilità di raggiungere una quota tra i 125 i 130 centimetri anziché i 110 previsti il giorno prima. Alle 7.05 sono iniziate le operazioni e alle 8.30 circa in laguna c' erano solo tra i 45 e i 50 centimetri di acqua. Meglio azionarle prima, spiegano i tecnici, per mantenere un livello basso all' interno: la laguna assomiglia a un catino, meno acqua c' è, meno rischioso è di creare effetti di onda quando il liquido viene scosso dal vento. Ed ecco, nelle foto qui accanto, le immagini dall' alto delle barriere gialle alzate, viste dall' elicottero del Roan della Guardia di Finanza (il film del sorvolo sul sito gazzettino.it): nella prima foto (1) si vede un particolare della bocca di porto del Lido, sullo sfondo la pista dell' aeroporto Nicelli, e ancora dietro Venezia. Nella seconda (2) l' intera schiera di Lido e Treporti, suddivisa dall' isola artificiale realizzata dal Consorzio Venezia Nuova. Nella terza foto (3) Chioggia, sullo skyline i palazzoni di Sottomarina. Nella quarta (4), infine, l' ampiezza della bocca di porto di Malamocco. A destra si vede la conca di navigazione, al centro di tante polemiche, e sopra la lunata che protegge dallo Scirocco. Immagini con il sole, spuntato a metà mattina, dopo la burrasca del giorno precedente. Ieri, il sistema di allertamento con le sirene non è stato messo in funzione a Venezia, ma è stato inviato un messaggio sms agli abbonati al servizio del Centro Maree in cui si avvertiva che il **Mose** sarebbe stato azionato. In compenso è stata posata - inutilmente, e poi riaccatastata - tutta la rete delle passerelle che in caso di acqua alta consentono il passaggio nei punti più critici. A Chioggia, invece, hanno suonato anche le sirene, come se niente fosse, anche se la città è rimasta completamente all' asciutto. Le paratoie sono state poi riabbassate verso le 14, con gradualità, nel momento in cui il livello da una parte e dall' altra era in equilibrio. E per questa mattina, invece, giornata di acqua alta solo a 105, bisognerà tornare agli stivali di gomma. Ma quanto è costato il salvataggio di questi giorni? Solo a consuntivo sarà possibile quantificare i due giorni di movimentazione: il personale delle squadre è sempre lo stesso ed è stato sottoposto a turni molto pesanti, per cui oltre allo straordinario della forza lavoro c' è da mettere in conto il servizio di vigilanza continua alla bocche di porto, e soprattutto il costo di fornitura dell' energia: ogni barriera richiede una fornitura di 2MW. Ragion per cui i costi per ogni movimentazione possono arrivare anche a 300 mila euro. Ma i dati precisi si sapranno solo fra qualche giorno © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



Mose su per la terza volta ma le sirene restano mute

Contrariamente al giorno prima i sistemi acustici non sono stati attivati. Servono suoni diversi per distinguerli da quelli utilizzati per l'acqua alta

LA GIORNATA VENEZIA Nuovo sollevamento del **Mose** in contemporanea in tutte e tre le bocche di porto, per il secondo giorno consecutivo, ieri mattina. La città ha tirato un sospiro di sollievo, poiché è stata scongiurata l'ennesima inondazione. Grande soddisfazione anche per le maestranze impiegate nelle operazioni di movimentazione delle paratoie, che hanno vissuto una settimana sotto enorme pressione, e per tutti coloro che hanno lavorato dietro le quinte per ottenere questo risultato che ora sembra scontato. Se l'acqua alta di mercoledì doveva essere un fenomeno isolato e in attenuazione, le previsioni di marea nella serata di giovedì erano di molto peggiorate, a causa del persistere di perturbazioni sparse e dell'onda di sessa sull'Adriatico: il Centro Maree ipotizzava 130 cm alle 11 di ieri mattina (soglia stabilita per la movimentazione del **Mose**) già dalle 17, e la Capitaneria di Porto alle 18.08 si era affrettata a diramare un'ordinanza di chiusura delle bocche di porto per l'indomani dalle 7 alle 14. Anche perché gli interessi in gioco sono numerosi e, per quanto si tratti di emergenza, certi aspetti non si possono improvvisare. IL SOLLEVAMENTO E così è stato: le previsioni delle 6 di mattina confermavano 125 cm, leggermente al ribasso a causa della diminuzione della pressione. E alle 7 le dighe mobili hanno iniziato a sollevarsi, arrivando alla chiusura completa intorno alle 8,30. Niente sirene a Venezia, contrariamente a quanto avvenuto il giorno prima, fatto che aveva scatenato qualche polemica in città tra chi si era organizzato come se ci fosse l'acqua alta e chi invece, confidando nel **Mose**, sapeva già di non aver nulla da temere. Del resto un messaggio sms agli iscritti al servizio del Centro Maree aveva allertato che sì, l'acqua stava crescendo, ma le barriere sarebbero state sollevate. Scelta diversa a Chioggia, dove l'allertamento acustico ha fatto il suo dovere come sempre, anche se Corso del Popolo non ha subito alcun allagamento. Resta dunque da mettere a punto un sistema di allertamento differenziato che permetta alla popolazione di sapere come regolarsi, probabilmente - come aveva ipotizzato mesi fa il sindaco Luigi Brugnaro - con dei toni acustici diversi in caso di azionamento del sistema **Mose** o meno. In compenso, a Venezia, Veritas ha posizionato come da procedura - e successivamente riaccatastato - le passerelle come se ci dovesse essere l'acqua alta. Un servizio che al Comune costa circa 500 mila euro all'anno, che è difficile quantificare per singola giornata. Ma l'importante è che il test, il terzo della serie, sia riuscito e che Venezia ieri sia rimasta completamente all'asciutto: l'acqua della laguna, infatti, si è attestata tra i 45 e i 50 centimetri tra Venezia e Chioggia. La riapertura è avvenuta verso le 13.45. LE MISURAZIONI In mare sono stati raggiunti 117 cm alle bocche di porto di Lido e Chioggia e 116 cm a Malamocco, a cui vanno aggiunti 7 centimetri che erano stati portati via da una tempesta al largo, davanti alla costa istriana, che ha favorito la rotazione del vento a Venezia, portandolo da Nord, e un ulteriore smorzamento dell'onda di ritorno. Per oggi è previsto un massimo di marea di 105 cm alle ore 11.40, ma il **Mose** non verrà azionato. Se ne riparla il 30 ottobre, per l'ennesimo test previsto dal cronoprogramma del Consorzio

RAFFAELLA VITTADELLO



Il Gazzettino

Venezia

Venezia Nuova. E anche la luna nuova, a fine mese, potrebbe ricreare le condizioni adatte al verificarsi di un nuovo periodo di alta marea, che diventa sempre meno eccezionale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Ora aggiustare la conca per far entrare le navi»

«La Comunità degli operatori portuali chiede pure migliori procedure e previsioni» «Nella fase transitoria fino a dicembre 2021 alzare le barriere solo da 130 centimetri in su»

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE «Le hanno provate tutte, ogni condizione possibile, adesso basta ce l'hanno assicurato». Alessandro Santi, presidente di Assoagenti e coordinatore della Venezia Port Community, che ormai ha riunito una trentina di associazioni e categorie economiche del territorio, ha trascorso la notte con i colleghi ad organizzare il lavoro per ridurre i disagi provocati al porto dal sollevamento del Mose. TRE E NON PIU' TRE Ieri era la terza volta e d' ora in poi gli operatori delle banchine di Venezia e Chioggia si aspettano che fino al 31 dicembre del 2021, cioè fino a quando il Mose non diventerà operativo a tutti gli effetti, il livello di salvaguardia che farà scattare l'innalzamento delle paratoie alle bocche di porto sarà 130 centimetri, non uno di meno. «Da sabato 3 ottobre a ieri lo hanno testato con lo scirocco, con la bora fortissima e con un falso positivo di stamattina, vale a dire con un'alta marea attesa di 130 centimetri che in realtà è stata di 117 - continua Santi -. E il risultato è stato che in laguna l'acqua si è fermata a 52 centimetri, un altro po' e i canali andavano in secca. Adesso che hanno verificato che funziona torniamo, per favore, alla normalità, ossia ad attivare il Mose solo per le maree davvero alte, come ci ha confermato il Consorzio Venezia Nuova, per cui possiamo dedicarci tutti ad organizzare al meglio il lavoro nella fase transitoria». Vale a dire che bisogna aggiustare la conca di navigazione di Malamocco che, guasta ancora prima di entrare in funzione, impedisce di far entrare e uscire le navi fino a 320 metri di lunghezza col Mose sollevato; e poi ci sono le procedure e comunicazioni da migliorare e i parametri di previsione da raffinare per renderli più precisi e fare in modo che le chiusure del porto siano limitate allo stretto periodo necessario alla salvaguardia di Venezia a 130 centimetri. In proposito ieri il commissario dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas), **Pino Musolino**, è intervenuto ricordando che «già dal 2017 ha ripetutamente sottolineato la necessità di adeguare la conca di navigazione di Malamocco in modo da rendere sicuro e agevole il passaggio delle navi e ha presentato in questo senso dei precisi suggerimenti, idee e anche ipotesi progettuali al Piopp, il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche». GLI INTERVENTI DA FARE La conca, secondo i tecnici, può essere sistemata nel giro di pochi mesi con un milione e mezzo di euro: una volta resa operativa, il 60% delle navi commerciali non avrà difficoltà ad entrare in porto. La conca, assieme alle procedure, alle previsioni e alle opere complementari, come la cintura attorno alla Basilica di San Marco, potrà rendere il **sistema** davvero completo. «E in tal senso - conclude Santi - ringraziamo la super commissaria Elisabetta Spitz che si è attivata per l'attuazione delle opere complementari a partire dall'isola di San Marco da sollevare a 110 centimetri». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Per il futuro serve il porto regolato aperto 24 ore su 24

IL FUTURO MESTRE Sulla fase transitoria i portuali hanno le idee chiare ma sono determinati anche su quella che verrà dopo, sul dopo 31 dicembre 2021 quando il Mose diventerà pienamente operativo e il porto dovrà continuare ad operare. Per questo già oggi hanno messo in piedi gruppi di lavoro per incardinare la procedura che dovrà trasformare Venezia e Chioggia in porto regolato. Che cos'è? È uno scalo che, invece di aprire la mattina e chiudere la sera tardi, rimane aperto 24 ore su 24 e 365 giorni l'anno, senza alcuna discontinuità. «Ci siamo resi promotori, come Port Community, di una prima iniziativa con le autorità e le istituzioni locali al fine di iniziare al più presto tale percorso - spiega Alessandro Santi, presidente di Assoagenti e coordinatore della Comunità portuale veneziana -. Perché una volta avviata la procedura qui a Venezia poi dovremo andare a Roma dato che sarà il Ministero a dover decidere». E anche il presidente dell'Adspmas (Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale), Pino Musolino, è sulla stessa lunghezza d'onda, e non da oggi: «L' Autorità ha già fatto presente al ministro dei Trasporti (Mit), depositando una proposta in Commissione Trasporti del Senato e al Comitato a Palazzo Chigi, l'opportunità di insediare in Laguna una centrale operativa, simile a quelle in funzione in alcuni porti del Nord Europa». Come dovrebbe funzionare questa centrale operativa? A fronte delle informazioni ricevute dalla centrale decisionale del MoSE, potrà gestire e programmare in tempo reale il traffico navale, al tempo stesso coordinando le comunicazioni con tutti gli operatori portuali. «Il buon funzionamento del traffico portuale è sicuramente questione di preminente interesse nazionale - riprende Musolino - e quindi ogni scelta viene sviluppata e discussa in un quadro di competenze e responsabilità condivise anche con gli Enti locali e soprattutto con il Ministero di riferimento». Per la Comunità portuale una centrale simile, unita all'operatività 24 ore su 24, sarebbe l'ideale ma va unita ad una nuova tariffazione particolare solo per Venezia e Chioggia. E siccome le tariffe per i lavori fuori orario sono maggiorate e vengono gestite da Roma, è sempre Roma che deve stabilire che in laguna dovranno invece essere costanti e uguali durante le 24 ore. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Navi ferme altre otto ore l' insofferenza del porto «Ora basta con i test»

VENEZIA «L' hanno provato con la bora e lo scirocco, senza vento o con la pioggia e ora anche con una marea più bassa del previsto. Ora le attività di test sono state completate e abbiamo avuto ampie rassicurazioni che sarà rispettato il limite di salvaguardia previsto dai protocolli». Quella di ieri non è stata una giornata facile per il porto e i suoi operatori. Per il secondo giorno consecutivo il Mose è stato chiuso per otto ore, dalle 7 alle 15, e con le dighe gialle anche il traffico navale. E Alessandro Santi, che guida Assoagenti ma è anche il portavoce della neonata Venice Port Community, non nasconde un po' di fastidio quando guarda e riguarda quelle due quote: il picco di 117 centimetri della marea, lontano dai 130 previsti per il «sollevamento in emergenza», e soprattutto quei 45 centimetri in laguna. «Ci era stato detto che in caso di "falso allarme" la procedura si sarebbe potuta abortire e questo sarebbe stato il caso - afferma - ma soprattutto alzando a una quota così bassa abbiamo raddoppiato i tempi di chiusura delle dighe». Il Mose infatti si può riaprire solo quando tra mare e laguna la quota è la stessa. E dunque più è bassa al momento del sollevamento, più bisognerà attendere per «liberare» le bocche di porto. Per fare un esempio, ieri alla bocca di Lido, dopo il picco a 117 alle 10.40, la marea ha toccato i 100 alle 11.40, gli 80 alle 12.40 e i 50 alle 13.50. «La quota di salvaguardia dovrebbe essere 130 e possiamo anche abbassarla, ma non 45 - continua Santi - Inoltre l' allarme, che dovrebbe essere dato 48 ore prima come era accaduto per l' evento di giovedì, qui è arrivato solo 18-20 ore prima». Temi che saranno oggetto di analisi da parte del super-commissario del Mose Elisabetta Spitz e del provveditore Cinzia Zincone, ieri non soddisfatta proprio per questo aspetto. «Che il picco sia stato più basso del previsto lo si è potuto dire solo con il senno di poi - commenta - Però io avevo dato indicazione di sollevare a una quota un po' più alta, in modo da poter abbassare prima le paratoie. Voglio capire che cosa è successo e se questo anticipo è stato necessario per motivi tecnici». Che da parte del tandem Spitz-Zincone ci sia grande attenzione al porto lo dimostrano le tante riunioni e il fatto che giovedì la bocca di Malamocco è stata chiusa qualche minuto dopo rispetto a Lido e Chioggia, proprio per far transitare le ultime navi: ieri invece, con l' interdizione alle 6 di mattina, sono potute uscire ed entrare dal porto solo nel primo pomeriggio. «Abbiamo cercato di ridurre i disagi al minimo possibile e c' è stato un fortissimo impegno dei servizi tecnico-nautici per la riorganizzazione di ingressi e uscite - spiega l' ammiraglio Piero Pellizzari - Poi certo dobbiamo riuscire a trovare ancora meglio il giusto bilanciamento tra le esigenze del porto e quelle del centro storico». Il comandante della Capitaneria di Porto di Venezia, che ha dedicato parte del suo personale proprio alla gestione delle chiusure del Mose, cerca però anche di gettare acqua sul fuoco: «Non dimentichiamo che si parla di previsioni complesse, fatte su pochi centimetri - afferma - In questi mesi c' è stata una fortissima accelerazione che ha portato a grandi risultati: ora siamo in grado di chiudere la laguna. Ma siamo in fase di test e ancora non c' è l' Autorità che coordinerà tutto». Il commissario dell' Autorità di sistema portuale di Venezia **Pino Musolino** rilancia invece due suoi cavalli di battaglia per far funzionare meglio lo scalo in tempi di Mose. «Già dal 2017 abbiamo ripetutamente sottolineato la necessità di adeguare la conca di navigazione di Malamocco per rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri», è il primo: il piano



Corriere del Veneto

Venezia

prevede di allungare i pennelli di invito e realizzare delle banchine dove le navi si possano appoggiare per mettersi in asse, ma c'è anche un'ipotesi di modificare la lunata, che sarebbe troppo «stretta». L'altro è una centrale operativa come accade in altri «porti regolati» del Nord Europa. «A fronte delle informazioni ricevute dalla sala operativa del Mose, potrebbe gestire e programmare in tempo reale il traffico, al tempo stesso coordinando le comunicazioni con tutti gli operatori».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il modello rotterdam

«Una torre di controllo per regolare il traffico delle navi 24 ore su 24»

Il presidente dell' Autorità portuale auspica la creazione di un sistema per superare il problema del porto bloccato

ELISABETTA B. ANZOLETTI

Un occhio all' Olanda per superare le difficoltà che il Mose crea all' operatività dei porti di Venezia e di Chioggia. Per evitare che le paratoie salvino la città, ma affossino i due scali, il commissario dell' Autorità di sistema portuale, **Pino Musolino**, suggerisce di prendere esempio dalle realtà del Nord Europa, diventando porti a accesso regolato con una sorta di "torre di controllo" che 365 giorni l' anno, 24 ore al giorno, coordini in tempo reale ingressi e uscite tenendo conto di maree, emergenze e conseguente attivazione del Mose. A Rotterdam questo succede già di diversi anni, la difficoltà per Venezia sarà nell' approntare il sistema, coordinando tutti gli attori coinvolti, ma pare una strada obbligata perché da qui ai prossimi mesi il Mose diventerà una presenza sempre più frequente. Ieri mattina le paratoie sono state sollevate per il secondo giorno consecutivo e l' attività del porto si è dovuta adeguare. Tre navi, che dovevano entrare tra le 10 e le 13, sono entrate il giorno prima alle 18, altre tre navi che dovevano uscire tra le 10 e le 14 sono uscite subito dopo la riapertura delle bocche di porto. «Dobbiamo allinearci ai porti regolati del Nord Europa», spiega **Musolino**, «con una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno, tutti i giorni, che permetta di riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance. Una proposta che ho formalizzato al Mit già nel 2019. Penso all' Harbour coordination center di Rotterdam. Questa sorta di "torre di controllo", ricevendo le informazioni dalla sala operativa del Mose, che fa capo al Provveditorato per le opere pubbliche, potrà riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo e gestire la comunicazione agli operatori, anche in caso di altri eventi meteo avversi, come nebbia, vento, con un' ottimizzazione dei servizi tecnico-nautici. Inoltre, già nel 2017, avevo ripetutamente sottolineato la necessità di adeguare la conca di navigazione di Malamocco in modo tale da rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri di lunghezza. Serve nell' immediato anche un intervento normativo che adatti alle esigenze locali il concetto di porto tipico presente al legislatore nazionale. Quasi tutti i porti italiani sono composti da rada, dighe foranee e moli subito raggiungibili. I porti lagunari richiedono una navigazione in convogli che può durare fino a due ore e le banchine operative si addentrano su canali appositamente scavati. Il sistema Mose, rendendoci porto a accesso regolato, andrà a sancire definitivamente la distinzione e la conseguente necessità di pervenire a una nuova specifica normativa locale. Il provvedimento, oltre a definire il coordinamento delle competenze, potrebbe prevedere l' istituzione di un tavolo permanente, con la partecipazione dei soggetti coinvolti, per affrontare tutte le limitazioni all' accessibilità nautica di un porto a ingresso regolato». --Elisabetta B. Anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose: Musolino, adeguare la conca navigazione

In modo tale da rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri di lunghezza

(ANSA) - VENEZIA, 16 OTT - "L' AdSP già dal 2017 ha ripetutamente sottolineato la necessità di adeguare la conca di navigazione di Malamocco in modo tale da rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri di lunghezza e ha presentato in questo senso dei precisi suggerimenti, idee e anche ipotesi progettuali al Popp". Così il Commissario Straordinario dell' AdSpmas, **Pino Musolino** in merito all' operatività dei porti di Venezia e di Chioggia in presenza del sistema Mose. "Quanto alla realizzazione del cosiddetto 'porto regolato' -aggiunge -, l' autorità ha già fatto presente al Mit, depositando una proposta in Commissione Trasporti del Senato e al Comitato 2019 a Palazzo Chigi, l' opportunità di insediare in Laguna una centrale operativa, simile a quelle in funzione in alcuni porti del Nord Europa, che, a fronte delle informazioni ricevute dalla sala operativa decisionale del Mose, possa gestire e programmare in tempo reale il traffico, al tempo stesso coordinando le comunicazioni con tutti gli operatori portuali. Il buon funzionamento del traffico portuale - conclude - è sicuramente questione di preminente interesse nazionale e quindi ogni scelta viene sviluppata e discussa in un quadro di competenze e responsabilità condivise anche con gli Enti locali e soprattutto con il Ministero di riferimento". (ANSA).



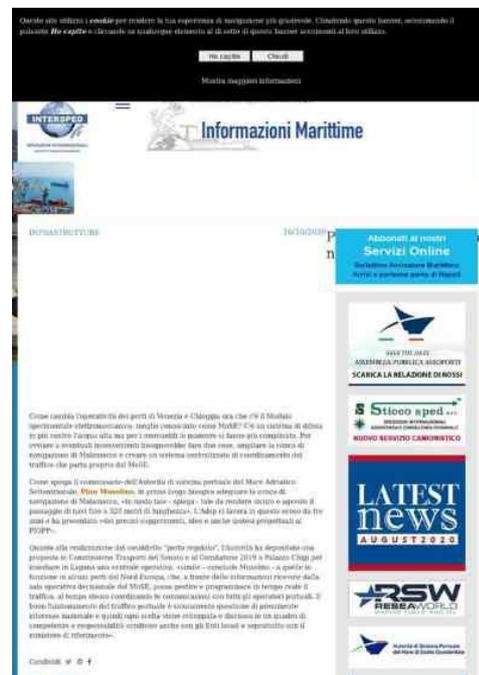
Informazioni Marittime

Venezia

Porto regolato e Malamocco ampliato per navigare col MoSE

Il commissario Musolino ricorda le due necessità da affrontare ora che il Modulo sperimentale elettromeccanico è operativo: allargare la conca di navigazione e creare un sistema centralizzato del traffico

Come cambia l'operatività dei porti di Venezia e Chioggia ora che c'è il Modulo sperimentale elettromeccanico, meglio conosciuto come MoSE? C'è un **sistema** di difesa in più contro l'acqua alta ma per i mercantili le manovre si fanno più complicate. Per ovviare a eventuali inconvenienti bisognerebbe fare due cose, ampliare la conca di navigazione di Malamocco e creare un **sistema** centralizzato di coordinamento del traffico che parta proprio dal MoSE. Come spiega il commissario dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico** Settentrionale, Pino Musolino, in primo luogo bisogna adeguare la conca di navigazione di Malamocco, «in modo tale - spiega - tale da rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri di lunghezza». L'Adsp ci lavora in questo senso da tre anni e ha presentato «dei precisi suggerimenti, idee e anche ipotesi progettuali al PIOPP». Quanto alla realizzazione del cosiddetto "porto regolato", l'**Autorità** ha depositato una proposta in Commissione Trasporti del Senato e al Comitato 2019 a Palazzo Chigi per insediare in Laguna una centrale operativa, «simile - conclude Musolino - a quelle in funzione in alcuni porti del Nord Europa, che, a fronte delle informazioni ricevute dalla sala operativa decisionale del MoSE, possa gestire e programmare in tempo reale il traffico, al tempo stesso coordinando le comunicazioni con tutti gli operatori portuali. Il buon funzionamento del traffico **portuale** è sicuramente questione di preminente interesse nazionale e quindi ogni scelta viene sviluppata e discussa in un quadro di competenze e responsabilità condivise anche con gli Enti locali e soprattutto con il ministero di riferimento».



Musolino sul traffico portuale e Mose

Redazione

VENEZIA L'impatto del Mose sul traffico portuale negli scali di Venezia e Chioggia è oggetto di un intervento di Pino Musolino, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, dopo che ieri alcune navi hanno dovuto anticipare l'entrata al porto di Venezia, mentre sette hanno posticipato leggermente l'uscita. In merito alla discussione sull'operatività afferma Musolino dei porti di Venezia e Chioggia in presenza del sistema Mose attivo, l'AdSp già dal 2017 ha ripetutamente sottolineato la necessità di adeguare la conca di navigazione di Malamocco in modo tale da rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri di lunghezza e ha presentato in questo senso dei precisi suggerimenti, idee e anche ipotesi progettuali al PIOPP. Quanto alla realizzazione del così detto porto regolato', l'Autorità prosegue il commissario straordinario ha già fatto presente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, depositando una proposta in Commissione Trasporti del Senato e al Comitato 2019 a Palazzo Chigi, l'opportunità di insediare in Laguna una centrale operativa, simile a quelle in funzione in alcuni porti del Nord Europa, che, a fronte delle informazioni ricevute dalla sala operativa decisionale del Mose, possa gestire e programmare in tempo reale il traffico, al tempo stesso coordinando le comunicazioni con tutti gli operatori portuali. Il buon funzionamento del traffico portuale è sicuramente questione di preminente interesse nazionale e quindi ogni scelta viene sviluppata e discussa in un quadro di competenze e responsabilità condivise anche con gli Enti locali e soprattutto con il Ministero di riferimento.



Sea Reporter

Venezia

In merito all' operatività dei porti di Venezia e di Chioggia in presenza del sistema MoSE attivo

il Commissario Straordinario dell' AdSPMAS **Pino Musolino** dichiara: Venezia, 16 ottobre 2020 - "In merito alla discussione sull' operatività dei porti di Venezia e Chioggia in presenza del sistema MoSE attivo, l' AdSP già dal 2017 ha ripetutamente sottolineato la necessità di adeguare la conca di navigazione di Malamocco in modo tale da rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri di lunghezza e ha presentato in questo senso dei precisi suggerimenti, idee e anche ipotesi progettuali al PIOPP. Quanto alla realizzazione del c.d. "porto regolato", l' Autorità ha già fatto presente al MIT, depositando una proposta in Commissione Trasporti del Senato e al Comitato 2019 a Palazzo Chigi, l' opportunità di insediare in Laguna una centrale operativa, simile a quelle in funzione in alcuni porti del Nord Europa, che, a fronte delle informazioni ricevute dalla sala operativa decisionale del MoSE, possa gestire e programmare in tempo reale il traffico, al tempo stesso coordinando le comunicazioni con tutti gli operatori portuali. Il buon funzionamento del traffico portuale è sicuramente questione di preminente interesse nazionale e quindi ogni scelta viene sviluppata e discussa in un quadro di competenze e responsabilità condivise anche con gli Enti locali e soprattutto con il Ministero di riferimento".



Shipping Italy

Venezia

La nuova emergenza per il porto di Venezia si chiama conca di navigazione di Malamocco. Musolino: "Da ampliare"

Da quando il Mose è entrato in funzione, ormai diverse volte, per proteggere la laguna veneta dall' alta marea, a Porto Marghera è diventata di estrema attualità la necessità di adottare misure e strumenti utili a far convivere le attività economiche in banchina con la protezione della città. Ancora pochi giorni fa il rinnovato presidente di Confetra Nord Est, Paolo Salvato, ha fatto presente che attualmente 'una conca di navigazione non è funzionante 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'. Come spiegato puntualmente anche sul sito web del Mose, sulla sponda sud della bocca di Malamocco è stata realizzata una conca di navigazione per consentire il passaggio delle navi durante l' operatività delle paratoie. La conca, se non fosse danneggiata una delle bocche d' ingresso, sarebbe predisposta per accogliere navi con lunghezza fino a 280 metri, larghezza massima di 39 metri e pescaggio fino a 12 metri. Un limite troppo penalizzante per un porto moderno e nell' era del gigantismo navale che rende più larghe e lunghe rispetto al passato anche le navi impiegate su rotte 'continentali'. In merito all' operatività dei porti di Venezia e di Chioggia in presenza del sistema Mose attivo è intervenuto il Commissario straordinario dell' AdSP del Mar Adriatico settentrionale, **Pino Musolino**, dichiarando: "L' AdSP già dal 2017 ha ripetutamente sottolineato la necessità di adeguare la conca di navigazione di Malamocco in modo tale da rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri di lunghezza e ha presentato in questo senso dei precisi suggerimenti, idee e anche ipotesi progettuali al PIOPP (Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, ndr)". A proposito invece dell' ipotesi di realizzazione del cosiddetto 'porto regolato', la port authority dice di aver "già fatto presente al Mit, depositando una proposta in Commissione Trasporti del Senato e al Comitato 2019 a Palazzo Chigi, l' opportunità di insediare in laguna una centrale operativa, simile a quelle in funzione in alcuni porti del Nord Europa, che, a fronte delle informazioni ricevute dalla sala operativa decisionale del Mose, possa gestire e programmare in tempo reale il traffico, al tempo stesso coordinando le comunicazioni con tutti gli operatori portuali. Il buon funzionamento del traffico portuale è sicuramente questione di preminente interesse nazionale e quindi ogni scelta viene sviluppata e discussa in un quadro di competenze e responsabilità condivise anche con gli enti locali e soprattutto con il Ministero di riferimento".



Da quando il Mose è entrato in funzione, ormai diverse volte, per proteggere la laguna veneta dall'alta marea, a Porto Marghera è diventata di estrema attualità la necessità di adottare misure e strumenti utili a far convivere le attività economiche in banchina con la

The Medi Telegraph

Venezia

Imprese, focus sui porti: «La riforma va ultimata»

Genova - Industria e logistica chiedono al governo di ultimare la riforma portuale del 2016, proprio dove il legislatore a suo tempo era intervenuto di più, nella governance. L'occasione è il bilancio di mandato di Pino Musolino, oggi commissario e prima presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale di Venezia, che ieri ha organizzato un webinar sull'applicazione della legge Delrio, moderato da Alessandro Panaro, responsabile servizio Maritime & Energy di Srm, il centro studi e ricerche sul Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo. Natale Mazzuca, vicepresidente di Confindustria per l'Economia del mare, sottolinea «l'isolamento della comunità portuale» dopo la soppressione dei comitati portuali, sostituiti dai comitati di gestione. Inoltre, a quattro anni di distanza, finito il primo giro dei mandati dei presidenti delle Adsp, è la promessa semplificazione amministrativa a essere lontana dalla sua realizzazione, così come, sottolinea Mazzuca, «la visione manageriale-strategica» che con la riforma avrebbe dovuto guidare gli enti portuali, che sempre negli auspici della norma, si sarebbero dovuti muovere come una cosa sola. Invece, al **sistema** italiano, «manca ancora una visione politica unitaria, nonostante le potenzialità uniche, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva». Un modo per evitare questo scollamento, come sottolinea Luigi Merlo - presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, già parte attiva nella scrittura della nuova legge - potrebbe essere una modifica dei comitati di gestione: a rappresentare il Comune e la Regione nei board delle Adsp, «dovrebbero esserci direttamente sindaci e governatori - dice Merlo - o in subordine gli assessori competenti». Questo, nell'ottica di Merlo, servirebbe a far recuperare la centralità dell'Adsp tra le istituzioni principali dello Stato sul territorio, insieme «all'estensione del mandato del presidente a cinque anni. Quattro anni sono troppo pochi: in origine il mandato era di cinque, proprio perché il presidente del porto doveva avere un periodo a disposizione pari a quello del sindaco. Fu portato a quattro quando anche il mandato del sindaco fu ridotto a quel periodo, ma quando si tornò a cinque, i porti rimasero indietro». In effetti, dice Pino Musolino, che ha messo online sul sito del porto il suo bilancio di mandato, ragiona che di «tre anni e mezzo di mandato, due mi sono stati scippati per l'accorpamento tra Venezia e Chioggia». La cinghia di trasmissione per non isolare i porti da ciò che li circonda c'è, così come lo strumento per coordinarli: sono scritti nella legge, ma ampiamente disattesi. Il primo è l'organismo di partenariato della Risorsa mare, tecnicamente presente in ogni Adsp ma raramente convocato, il secondo è il tavolo nazionale di coordinamento delle Authority, che come ricorda Guido Nicolini, presidente di Confetra, è stato in sostanza convocato una sola volta.



L' appuntamento Porti, Munari " Serve subito una regia nazionale "

Serve una regia nazionale per coordinare le politiche dei singoli porti e la sede è la conferenza dei presidenti delle **autorità di sistema portuale**. Servono regole uguali per le concessioni in tutti gli scali. E il decreto semplificazione è una svolta da cogliere. Il convegno sulle concessioni in ambito **portuale**, con la presentazione del Rapporto 2019 sulle concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti, realizzato da Sipotra, Società italiana di politica dei trasporti mette in fila problemi e opportunità. Per Francesco Munari, il decreto semplificazioni è un' opportunità contro la burocrazia. «Rappresenta un punto di svolta per uno sviluppo veloce anche in materia di concessioni di beni e servizi nei porti. Bisogna usarlo, e con grande generosità e coraggio, altrimenti siamo sempre alle grida manzoniane e non succede nulla».



Confitarma, competitività vuol dire anche saper valutare il costo del tempo

Mattioli: "Deburocratizzare il settore e creare un' unica amministrazione che faccia da cabina di regia. Così facendo si chiudono le porte agli investitori".

"La nave è la principale utente del porto. Pertanto, le concessioni dei servizi nel proprio ambito **portuale** rivestono una particolare importanza. Purtroppo, ancora una volta emerge il fatto che non viviamo in un paese normale, ma in un paese ove a fronte di una sorta di bulimia normativa vi è un' anoressia in tutto ciò che implica il controllo di quanto è stato creato". Lo ha sostenuto Mario Mattioli, presidente di Confitarma nel suo intervento da remoto al seminario di presentazione del Rapporto 2019 sulle concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti, realizzato e promosso da SIPoTra (Società italiana di politica dei trasporti), in collaborazione con l' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**. "Il nostro settore -ha affermato Mattioli- è caratterizzato da una forte regolamentazione che spesso crea problemi tra normative nazionali ed europee, europee e internazionali, mentre non ci rendiamo conto che competitività vuol dire anche e soprattutto saper valutare il costo del tempo, nella realizzazione di un' infrastruttura come nella gestione delle navi in porto. Il settore **portuale** è purtroppo un esempio di questa anomalia. Per questo continuiamo a ribadire l' urgente necessità di deburocratizzazione e di avere un' unica amministrazione che sia in grado di svolgere una regia per questo settore e che si apra il più possibile al dibattito con gli stakeholders". Nonostante il settore marittimo **portuale** italiano sia fortemente proiettato verso l' estero, come dimostrano le importazioni e le esportazioni che arrivano via mare, "noi siamo bloccati e non siamo in grado di attrarre investitori stranieri. Ma, d' altra parte, se siamo noi stessi a essere perplessi del funzionamento del nostro **sistema**, come possiamo pensare di convincere gli stranieri ad investire in Italia....", ha concluso il presidente di Confitarma. Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

Home > Economia > Confitarma, competitività vuol dire anche saper valutare il costo del tempo

Confitarma, competitività vuol dire anche saper valutare il costo del tempo

Mattioli: "Deburocratizzare il settore e creare un'unica amministrazione che faccia da cabina di regia. Così facendo si chiudono le porte agli investitori"

Silvano Luchini

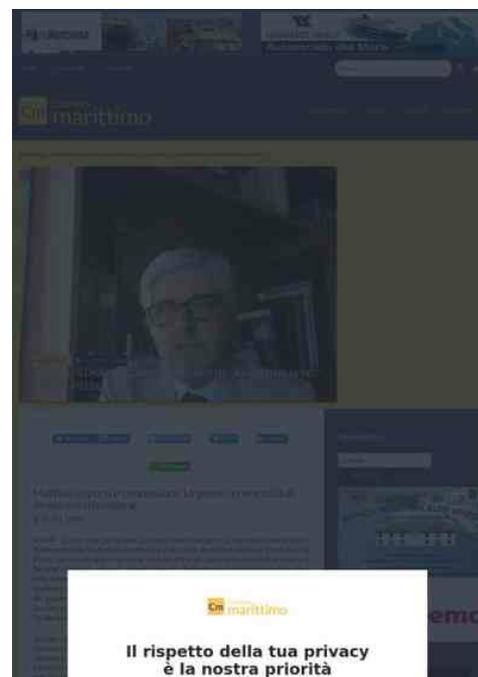
"La nave è la principale utente del porto. Pertanto, le concessioni dei servizi nel proprio ambito portuale rivestono una particolare importanza. Purtroppo, ancora una volta emerge il fatto che non viviamo in un paese normale, ma in un paese dove a fronte di una sorta di bulimia normativa vi è un' anoressia in tutto ciò che implica il controllo di quanto è stato creato". Lo ha sostenuto Mario Mattioli, presidente di Confitarma nel suo intervento da remoto al seminario di presentazione del Rapporto 2019 sulle concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti, realizzato e promosso da SIPoTra (Società italiana di politica dei trasporti), in collaborazione con l' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**. "Il nostro settore -ha affermato Mattioli- è caratterizzato da una forte regolamentazione che spesso crea problemi tra normative nazionali ed europee, europee e internazionali, mentre non ci rendiamo conto che competitività vuol dire anche e soprattutto saper valutare il costo del tempo, nella realizzazione di un' infrastruttura come nella gestione delle navi in porto. Il settore portuale è purtroppo un esempio di questa anomalia. Per questo continuiamo a ribadire l' urgente necessità di deburocratizzazione e di avere un' unica amministrazione che sia in grado di svolgere una regia per questo settore e che si apra il più possibile al dibattito con gli stakeholders".

Nonostante il settore marittimo portuale italiano sia fortemente proiettato verso l'estero, come dimostrano le importazioni e le esportazioni che arrivano via mare, "noi siamo bloccati e non siamo in grado di attrarre investitori stranieri. Ma, d'altra parte, se siamo noi stessi a essere perplessi del funzionamento del nostro sistema, come possiamo pensare di convincere gli stranieri ad investire in Italia....", ha concluso il presidente di Confitarma.

Loading...
Commenti

Mattioli su porti e concessioni: Urgente la necessità di de-burocratizzazione

16 Oct, 2020 ROMA - 'È chiaro che per la nave, principale utente del porto, le concessioni dei servizi in ambito portuale rivestono una particolare importanza. Purtroppo, ancora una volta emerge il fatto che non viviamo in un paese normale, ma in un paese ove a fronte di una sorta di 'bulimia' normativa vi è una 'anoressia' in tutto ciò che implica il controllo di tutte le che è stato creato". Lo ha detto Mario Mattioli, presidente di Confitarma intervenuto stamani al seminario di presentazione del 'Rapporto 2019. Le concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti - Le concessioni in ambito portuale' realizzato e promosso da S.I.Po.Tra. (Società italiana di Politica dei Trasporti) in collaborazione con l' AdSp del Mar Ligure Occidentale, Mario Mattioli, presidente di Confitarma. Secondo quanto affermato da Mattioli il settore "è caratterizzato da una forte regolamentazione che spesso crea problemi tra normative nazionali ed europee, europee e internazionali, mentre non ci rendiamo conto che competitività vuol dire anche e soprattutto saper valutare il costo del tempo, nella realizzazione di un' infrastruttura come nella gestione delle navi in porto. Il settore portuale è purtroppo un esempio di questa anomalia. Per questo continuiamo a ribadire l' urgente necessità di de-burocratizzazione e di avere un' unica amministrazione che sia in grado di svolgere una regia per questo settore e che si apra il più possibile al dibattito con gli stakeholders". Ha concluso pertanto il presidente Mattioli: "Noi siamo bloccati e, nonostante il settore marittimo portuale italiano sia fortemente proiettato verso l' estero, come dimostrano le importazioni e le esportazioni che arrivano via mare, non siamo in grado di attrarre investitori stranieri. Ma, d' altra parte, se siamo noi stessi a essere perplessi del funzionamento del nostro sistema, come possiamo pensare di convincere gli stranieri ad investire in Italia....'



Informare

Genova, Voltri

Mattioli (Confitarma): il sistema portuale italiano? Potrebbe essere assai più efficiente

Non siamo in grado - ha affermato - di attrarre investitori stranieri Il **sistema portuale** italiano? Potrebbe essere assai più efficiente. Non sono queste le parole pronunciate oggi dal presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Mario Mattioli, nel suo intervento da remoto al seminario di presentazione del "Rapporto 2019. Le concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti - Le concessioni in ambito **portuale**" realizzato e promosso da S.I.Po.Tra. (Società italiana di Politica dei Trasporti) in collaborazione con l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale**. Tuttavia dalle dichiarazioni di Mattioli si evince che non è lusinghiero il suo giudizio sulla competitività dei porti nazionali. «È chiaro - ha affermato il presidente di Confitarma - che per la nave, principale utente del porto, le concessioni dei servizi in ambito **portuale** rivestono una particolare importanza. Purtroppo, ancora una volta emerge il fatto che non viviamo in un paese normale, ma in un paese ove a fronte di una sorta di "bulimia" normativa vi è una "anoressia" in tutto ciò che implica il controllo di quanto è stato creato». «Il nostro settore - ha denunciato Mattioli - è caratterizzato da una forte regolamentazione che spesso crea problemi tra normative nazionali ed europee, europee e internazionali, mentre non ci rendiamo conto che competitività vuol dire anche e soprattutto saper valutare il costo del tempo, nella realizzazione di un' infrastruttura come nella gestione delle navi in porto. Il settore **portuale** è purtroppo un esempio di questa anomalia. Per questo continuiamo a ribadire l' urgente necessità di de-burocraizzazione e di avere un' unica amministrazione che sia in grado di svolgere una regia per questo settore e che si apra il più possibile al dibattito con gli stakeholders». «Noi - ha concluso il presidente di Confitarma - siamo bloccati e, nonostante il settore marittimo **portuale** italiano sia fortemente proiettato verso l' estero, come dimostrano le importazioni e le esportazioni che arrivano via mare, non siamo in grado di attrarre investitori stranieri. Ma, d' altra parte, se siamo noi stessi a essere perplessi del funzionamento del nostro **sistema**, come possiamo pensare di convincere gli stranieri ad investire in Italia?».

informARE
16 ottobre 2020

Mattioli (Confitarma): il sistema portuale italiano? Potrebbe essere assai più efficiente

Non siamo in grado - ha affermato - di attrarre investitori stranieri

Il sistema portuale italiano? Potrebbe essere assai più efficiente. Non sono queste le parole pronunciate oggi dal presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Mario Mattioli, nel suo intervento da remoto al seminario di presentazione del "Rapporto 2019. Le concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti - Le concessioni in ambito portuale" realizzato e promosso da S.I.Po.Tra. (Società italiana di Politica dei Trasporti) in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Tuttavia dalle dichiarazioni di Mattioli si evince che non è lusinghiero il suo giudizio sulla competitività dei porti nazionali.

«È chiaro - ha affermato il presidente di Confitarma - che per la nave, principale utente del porto, le concessioni dei servizi in ambito portuale rivestono una particolare importanza. Purtroppo, ancora una volta emerge il fatto che non viviamo in un paese normale, ma in un paese ove a fronte di una sorta di "bulimia" normativa vi è una "anoressia" in tutto ciò che implica il controllo di quanto è stato creato».

«Il nostro settore - ha denunciato Mattioli - è caratterizzato da una forte regolamentazione che spesso crea problemi tra normative nazionali ed europee, europee e internazionali, mentre non ci rendiamo conto che competitività vuol dire anche e soprattutto saper valutare il costo del tempo, nella realizzazione di un' infrastruttura come nella gestione delle navi in porto. Il settore portuale è purtroppo un esempio di questa anomalia. Per questo continuiamo a ribadire l' urgente necessità di de-burocraizzazione e di avere un' unica amministrazione che sia in grado di svolgere una regia per questo settore e che si apra il più possibile al dibattito con gli stakeholders».

«Noi - ha concluso il presidente di Confitarma - siamo bloccati e, nonostante il settore marittimo portuale italiano sia fortemente proiettato verso l'estero, come dimostrano le importazioni e le esportazioni che arrivano via mare, non siamo in grado di attrarre investitori stranieri. Ma, d' altra parte, se siamo noi stessi a essere perplessi del funzionamento del nostro sistema, come possiamo pensare di convincere gli stranieri ad investire in Italia?».

Leggi le notizie in formato Archival Reader - Incentivi al servizio gratuito.

Confitarma

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Confitarma: la bulimia normativa non fa bene alla competitività dei porti

Secondo il presidente Mario Mattioli i porti soffrono l'anomalia di una forte regolamentazione a fronte di uno scarso controllo

«Il nostro settore è caratterizzato da una forte regolamentazione che spesso crea problemi tra normative nazionali, europee ed internazionali, mentre non ci rendiamo conto che competitività vuol dire soprattutto saper valutare il costo del tempo, nella realizzazione di un' infrastruttura come nella gestione delle navi in porto». Lo ha affermato il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, intervenuto al seminario di presentazione del "Rapporto 2019. Le concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti - Le concessioni in ambito portuale", realizzato e promosso da S.I.Po.Tra. (Società italiana di Politica dei Trasporti) in collaborazione con l' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**. «È chiaro - continua - che per la nave, principale utente del porto, le concessioni dei servizi in ambito portuale rivestono una particolare importanza. Purtroppo, ancora una volta emerge il fatto che non viviamo in un paese normale, ma in un paese ove a fronte di una sorta di "bulimia" normativa vi è una "anoressia" in tutto ciò che implica il controllo di tutto ciò che è stato creato. Il settore portuale è purtroppo un esempio di questa anomalia. Per questo continuiamo a ribadire l' urgente necessità di de-burocratizzazione e di avere un' unica amministrazione che sia in grado di svolgere una regia per questo settore e che si apra il più possibile al dibattito con gli stakeholders». «Noi siamo bloccati e, nonostante il settore marittimo portuale italiano sia fortemente proiettato verso l' estero, come dimostrano le importazioni e le esportazioni che arrivano via mare, non siamo in grado di attrarre investitori stranieri. Ma, d' altra parte, se siamo noi stessi a essere perplessi del funzionamento del nostro sistema, come possiamo pensare di convincere gli stranieri ad investire in Italia».



GNV si aggiudica il bando per 4 navi quarantena. E lancia le nuove linee per la Sicilia con le Ro-Pax Tenacia e Forza

Vito de Ceglia

Genova - GNV si è aggiudicata la gara indetta dal Viminale per il noleggio di 4 navi quarantena fino al 31 gennaio 2021. ShipMag è in grado di anticipare che i traghetti sono: Suprema, l'ammiraglia della flotta, Rhapsody, Allegra e Snav Adriatico. Per le ultime tre navi, si tratta di fatto di un rinnovo. Come noto, le navi quarantena rappresentano la soluzione messa in campo dal governo per isolare i migranti arrivati in Italia via mare e sono state istituite dall'esecutivo il 12 aprile con un decreto della Protezione civile, dopo che era stato dichiarato lo stato di emergenza per l'epidemia di coronavirus. Stato di emergenza in vigore fino al 15 ottobre che il Consiglio dei ministri, con una delibera di qualche giorno, ha deciso però di prorogare fino al 31 gennaio 2021. Con le navi quarantena, l'obiettivo del governo è di ridurre l'impatto dell'accoglienza a terra che sta creando problemi in diverse aree del Paese, 'in modo da poter fronteggiare con tempestività e modalità semplificate le ricorrenti emergenze sanitarie derivanti dall'arrivo dei migranti sul territorio nazionale'. Sia di quelli soccorsi in mare che dei migranti che arrivano in Italia in modo autonomo attraverso le frontiere terrestri. Dal lato puramente economico, per GNV (gruppo MSC) è senza dubbio un bel colpo aver vinto l'ultima gara considerato che le navi quarantena vengono pagate a peso d'oro dal governo e in periodo di vacche magre causa Covid quelle risorse rappresentano un bel tesoretto da mettere a bilancio per la compagnia. Che nel frattempo si sta muovendo verso altre direzioni come testimonia la recente operazione di potenziamento delle linee da e per la Sicilia grazie al noleggio per un anno delle due navi Forza e Tenacia, di proprietà di Grimaldi Holding e in precedenza in forza a Trasmediterranea, che sono entrate a far parte della flotta della compagnia a partire da oggi. La Ro-Pax Tenacia arrivata oggi dalle Baleari nel porto di **Genova**. La Ro-Pax Tenacia è arrivata oggi per la prima volta nel porto di **Genova** e stasera partirà stasera diretta a Palermo. Mentre la Ro-Pax Forza arriverà domani mattina a Napoli e poi partirà in giornata diretta a Termini Imerese. Entrambe le navi hanno rispettivamente una capacità di stiva di circa 2300 metri lineari, classi imbarcabili dalla 1 alla 9, quindi oltre a dare stiva GNV può garantire anche ampiezza di imbarco. Una novità per le navi Ro-Pax e una scommessa per la società guidata da Matteo Cattani.



GNV si aggiudica il bando per 4 navi quarantena. E lancia le nuove linee per la Sicilia con le Ro-Pax Tenacia e Forza

16 OTTOBRE 2020 - Vito de Ceglia



Genova - GNV si è aggiudicata la gara indetta dal Viminale per il noleggio di 4 navi quarantena fino al 31 gennaio 2021. ShipMag è in grado di anticipare che i traghetti sono: Suprema, l'ammiraglia della flotta, Rhapsody, Allegra e Snav Adriatico. Per le ultime tre navi, si tratta di fatto di un rinnovo. Come noto, le navi quarantena rappresentano la soluzione messa in campo dal governo per isolare i migranti arrivati in Italia via mare e sono state istituite dall'esecutivo il 12 aprile con un decreto della Protezione civile, dopo che era stato dichiarato lo stato di emergenza per l'epidemia di coronavirus. Stato di emergenza in vigore fino al 15 ottobre che il Consiglio dei ministri, con una delibera di qualche giorno, ha deciso però di prorogare fino al 31 gennaio 2021.

Iscriviti alla newsletter

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

MI ISCRIVO

Shipping Italy

Genova, Voltri

Sospetto caso di Covid sulla Msc Grandiosa: Malta nega lo sbarco e la nave torna a Genova

La nave Msc Grandiosa della compagnia Msc Crociere ha registrato a bordo un sospetto caso di Covid fra uno dei suoi membri d' equipaggio e per questo motivo le autorità maltesi hanno negato lo sbarco dei passeggeri. Lo ha detto la ministra per il Turismo, Julia Farrugia Portelli, confermando quanto anticipato dal Malta Independent. La ministra su Facebook ha spiegato che alla nave è stato concesso di entrare in porto per una sosta tecnica di poche ore, ma che nessuna delle persone a bordo è potuto scendere dalla nave secondo quanto prevede il protocollo anti Covid-19 in vigore a Malta. La compagnia da parte sua in uno statement fa sapere che 'come previsto, prima del suo arrivo a Malta la nave ha segnalato alle Autorità Sanitarie locali la presenza a bordo di un potenziale caso sospetto (un membro dell' equipaggio) che era stato già identificato e immediatamente isolato in linea con il protocollo di salute e sicurezza esistente'. Msc, le cui ultime navi battono proprio bandiera maltese, ha aggiunto: 'Le autorità locali hanno deciso di non rilasciare la "libera pratica" alla nave per consentirle di svolgere le regolari operazioni a terra. Msc Grandiosa è quindi ripartita da Malta dopo qualche ora ed è ora in viaggio verso Genova, il suo prossimo porto di scalo dove arriverà domenica mattina, come da programma'. Questa la ricostruzione di una passeggera a bordo: 'Stamattina siamo arrivati a Malta ma il comandante ci ha comunicato che le autorità maltesi non hanno rilasciato i permessi per scendere a coloro che avevano prenotato le escursioni, a causa della comunicazione da parte della nave di un sospetto positivo a bordo' è la ricostruzione di un passeggero. 'Ci è stato comunicato in maniera chiara dal comandante che si tratta di una donna facente parte dell' equipaggio e che hanno già fatto i tamponi alle altre persone dell' equipaggio entrate in contatto con lei e sono risultate tutte negative'. Il racconto si conclude dicendo: 'Il comandante ha deciso di ripartire immediatamente per Genova dove arriveremo dopodomani (18 ottobre, ndr) come da programma. La situazione a bordo è tranquilla e continuano tutte le attività come da programma'. In effetti i dati del tracciato Ais confermano che la Msc Grandiosa nel momento in cui scriviamo si trova in navigazione a sud della Sicilia e il suo arrivo è previsto nel capoluogo ligure nelle prime ore di domenica. La compagnia Msc Crociere appena pochi giorni fa aveva reso noto l'ottenimento per questa nave della certificazione addizionale di classe Biosafe Ship assegnata dalla società di classificazione Rina. Questa classificazione certifica che la nave è dotata di sistemi e procedure operative specifici, in grado di ridurre il rischio di contagio per i passeggeri e l' equipaggio. Questo episodio, così come la vicenda della nave Costa Diadema di Costa Crociere che nei giorni scorsi ha interrotto anticipatamente in via precauzionale una crociera riservata a soli passeggeri francesi imponendo alla nave il ritorno al porto di Genova, inizia a mettere alla prova i protocolli di emergenza e di sicurezza adottati dalle compagnie. Le cui risultanze potranno essere giudicate nel prossimo futuro. Riemerge però il problema dei paesi esteri e dei porti che rifiutano l' attracco o in questo caso lo sbarco di passeggeri a fronte di casi appurati o di casi sospetti di Covid-19 a bordo.



Porto, Fruzzetti respinge le accuse «Il mio guadagno era legittimo»

La donna ascoltata due ore nel processo sulle presunte aste truccate e corruzione «Lavoro da archivista digitale»

LA SPEZIA Nuova puntata del processo sulle presunte aste truccate e corruzione in porto, indagine del nucleo di polizia tributaria della Guardia di finanza che nel novembre 2016 aveva portato ad una raffica di arresti e alla decapitazione dei vertici dell' Authority di via del Molo. Ieri mattina il collegio presieduto da Fabrizio Garofalo con giudici a latere Giulia Marozzi e Stefania Letizia ha ascoltato per due ore Angela Fruzzetti, indagata per corruzione in concorso con Maurizio Pozzella e Massimo Terenziani. La donna, difesa dall' avvocato di fiducia Pierpaolo Tiepidino, ha fatto presente che non era una dipendente dell' **Autorità portuale**, era stata assunta da Infoporto per un lavoro con una gara regolare e quello che ha guadagnato era legittimo. Le viene contestata una somma di 14mila euro, la procura sostiene che abbia fatto solo fotocopie allo scanner, ma lei ha spiegato che si trattava di un lavoro da archivista digitale. Angela Fruzzetti nella sua deposizione davanti alla corte è stata di una precisione maniacale, dimostrando per filo e per segno come si sia svolto il suo lavoro, anche dal punto di vista giuridico. Ha specificato che aveva un contratto co.co. pro. con Infoporto e non era la prima volta che ci lavorava. Ha anche precisato che non sapeva cosa ci fosse tra Pozzella e Terenziani. Il pubblico ministero Luca Monteverde, alla fine, non ha effettuato il controesame. Massimo Benedetti.



La Spezia-Casablanca, alleanza tutta digitale

La Spezia. 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 dell 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 segue in ultima pagina



La Spezia-Casablanca

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.

DALLA PRIMA PAGINA

Marek licenza
La licenza CIP gestisce due servizi di comunicazione, assicurando un servizio rapido e frequente. SMC è un sistema a banda larga e a banda stretta che opera su frequenze UHF e VHF. Il sistema è in grado di gestire fino a 100 canali di comunicazione. SMC è un sistema a banda larga e a banda stretta che opera su frequenze UHF e VHF. Il sistema è in grado di gestire fino a 100 canali di comunicazione.

Attacchi pirata
Un gruppo di pirati ha attaccato una nave nel Golfo Persico. I pirati hanno sequestrato il capitano e tre marinai. La nave è stata liberata dopo 12 giorni di ostaggio.

Viabilità e ferravie
Le opere di riqualificazione della linea ferroviaria Genova-Livorno sono in avanzata fase. Le opere di riqualificazione della linea ferroviaria Genova-Livorno sono in avanzata fase.

GRIMALDI GROUP
servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

MERCEO FIDELARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE
PACIFIC GARDEN, SPECIAL GARDEN

SARONNO
MARTINA VENTURELLI SRL
+39 015 872275
www.grimaldigroup.it

CHIOGGIA
CANTIERI MARITIMI SRL
+39 041 7321
www.grimaldigroup.it

LIVORNO
S. GIOVANNI
+39 0586 8001
www.grimaldigroup.it

TRINAPOLI ED IMPET: www.grimaldigroup.it | www.grimaldigroup.com | www.grimaldigroup.com



I porti di Spezia e Casablanca sempre più vicini e connessi

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.



MSC vuole prendersi il porto di La Spezia e tenta l' affondo per il controllo di LSCT

Vito de Ceglia

Milano - Grandi manovre nel **porto** di La Spezia. Secondo i rumors raccolti da ShipMag , la famiglia Aponte, proprietaria di MSC , seconda potenza al mondo nel trasporto container, sarebbe pronta a lanciare l' affondo per acquistare entro la fine dell' anno il 60% del LSCT , cioè la quota detenuta dal gruppo Contship nel terminal container spezzino, gestito fino ad oggi in joint proprio con il gruppo italo-svizzero, socio di minoranza tramite la finanziaria Marinvest con una quota del 40%. Se l' operazione andasse in **porto**, sarebbe di fatto la fine di un dominio - quello di Contship Italia a La Spezia - che dura dalla fine degli anni Ottanta. Ma soprattutto arriverebbe ad oltre un anno e mezzo di distanza dall' ingresso di MSC nel port hub di Gioia Tauro, cioè da quando Contship Italia ha deciso di cedere a Terminal Investment Ltd (TIL) , azienda controllata dal gruppo italo-svizzero, il 50% delle sue azioni detenute in CSM Italia Gate , la società che deteneva il 100% di MCT (Medcenter Container Terminal), concessionaria delle attività presso il terminal container nel **porto** calabrese. TIL , che già deteneva il restante 50% di CSM Italia Gate , al termine dell' operazione di vendita ha preso il controllo del 100% del capitale azionario, mettendo fine ad una storia, quella tra Contship e il **porto** di Gioia Tauro , che durava da 24 anni. E ad una lunga stagione di braccio di ferro con MSC , passata anche per una "guerra industriale" tutta giocata sui mancati investimenti previsti. A pagarne il prezzo è stato lo scalo, che ha subito un calo di produttività del 15%, con conseguente perdita del primato nel transhipment a favore di **Genova**. Il cambio di passo c' è stato ad aprile 2019 proprio quando MSC si è presa definitivamente il **porto** di Gioia Tauro diventandone il dominus. Con l' acquisizione di LSCT da parte di MSC , si aprirebbero nuovi ed inediti scenari nel processo di cambiamento che sta coinvolgendo tutte le banchine dell' Alto Tirreno . Quella in atto è una partita a scacchi dove MSC ha mostrato, ancora una volta, di saper muovere bene le sue pedine. Prima accaparrandosi il Terminal Bettolo a **Genova**, da qualche giorno operativo nonostante i ritardi visto che sono serviti 15 anni e una spesa complessiva di oltre 200 milioni di euro per vedere funzionante la banchina: nella prima fase si stima di arrivare a 150 mila contenitori ogni anno, ma a regime saranno 800 mila. In quel momento, ci sarà la piena della trasformazione del **porto**: MSC potrà completare una parte importante del piano di espansione, dopo la quota nel terminal Rinfuse (con Spinelli) e quella con i Messina a Sampierdarena. Messo al sicuro il Re con la Torre nel **porto** di **Genova**, dove la compagnia può portare al momento navi di piccole dimensioni, MSC , acquisendo il controllo del LSCT , avrebbe fatto scacco matto a La Spezia perché lì potrà accogliere le sue mega navi portacontainer grazie ad una profondità delle acque di 15 metri e movimentare 1,4 milioni di Teu l' anno, di cui oltre il 35% dei volumi del terminal sono movimentati su rotaia.



MSC vuole prendersi il porto di La Spezia e tenta l' affondo per il controllo di LSCT

16 OTTOBRE 2020 - Vito de Ceglia



Milano - Grandi manovre nel porto di La Spezia. Secondo i rumors raccolti da ShipMag, la famiglia Aponte, proprietaria di MSC, seconda potenza al mondo nel trasporto container, sarebbe pronta a lanciare l' affondo per acquistare entro la fine dell' anno il 60% del LSCT, cioè la quota detenuta dal gruppo Contship nel terminal container spezzino, gestito fino ad oggi in joint proprio con il gruppo italo-svizzero, socio di minoranza tramite la finanziaria Marinvest con una quota del 40%.

Se l'operazione andasse in porto, sarebbe di fatto la fine di un dominio - quello di Contship Italia a La Spezia - che dura dalla fine degli anni Ottanta. Ma soprattutto arriverebbe ad oltre un anno e mezzo di distanza dall' ingresso di MSC nel port hub di Gioia Tauro, cioè da quando Contship Italia ha deciso di cedere a Terminal Investment Ltd (TIL), azienda controllata dal gruppo italo-svizzero, il 50% delle sue azioni detenute in CSM Italia Gate, la società che deteneva il 100% del capitale azionario, mettendo fine ad una storia, quella tra Contship e il porto di Gioia Tauro, che durava da 24 anni.

Iscriviti alla newsletter

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

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

L'annuncio

Waterfront, il lotto 4 il primo a partire

È quello che riguarda la nuova passeggiata fronte mare e la diga foranea. I tempi? Dopo l'estate del 2021

L.B.

Carrara Waterfront: il lotto 4 tira la volata e supera come tempi di inizio cantiere i primi due legati alla viabilità dello scalo marinello. Novità in vista sul progetto destinato a ridisegnare di fatto il litorale di Marina di Carrara. Un progetto importante, lo ricordiamo, da circa 35 milioni di euro complessivamente, di cui si parla da tempo e suddiviso in lotti. I primi due interventi - in origine destinati a una partenza più veloce perché più contenuti - pronti a mettere mano alla viabilità dello scalo (ingressi e accessi) e quindi di una parte di Marina di Carrara; il terzo lotto, quello cosiddetto della "zona movida", verso il mare; e il quarto lotto, appunto, la diga foranea, la nuova passeggiata sul porto fronte mare. Ebbene, sarà quest'ultimo, probabilmente il più corposo, il primo cantiere che si potrà vedere. Quando? Tra poco meno di un anno, alla fine cioè dell'estate 2021; è difficilmente pronosticabile difatti immaginare una partenza dei lavori in piena stagione estiva. «Per il lotto 4 sarà necessario un mese all'incirca per acquisire gli ultimi pareri. Dopodiché ci sarà la gara d'appalto nei primi mesi dell'anno nuovo. I lotti 1-2, sulla viabilità, non hanno ancora terminato, invece, questo iter di pareri; il terzo lotto è quello nella tabella di marcia più indietro. Tempistiche? Circa un anno, rispetto agli altri tre lotti del progetto. I cantieri del lotto 4, un intervento molto importante ricordiamo, potrebbero partire non appena terminata la prossima estate, con qualche lavoro di preparazione svolto in precedenza», spiega l'assessore Andrea Raggi. Un tema, quello del Waterfront, ripreso nei giorni scorsi anche dal sindaco Francesco De Pasquale. «Colgo l'occasione per informare la cittadinanza che il lotto 4 del progetto, il lotto più atteso perché comprende la nuova passeggiata sulla diga foranea, è in fase di valutazione paesaggistica», aveva scritto il sindaco direttamente dai canali social per i saluti alla presidente uscente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo in vista del «prestigioso incarico di membro del board dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che le è stato assegnato. Con la dottoressa Roncallo come amministrazione comunale abbiamo avviato progetti importanti per lo sviluppo della città di Carrara, come il Waterfront e il Piano Regolatore Portuale, e approvato, primi in Italia, il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dei porti», aveva sottolineato sempre il primo cittadino. Ed è proprio quest'ultimo documento su cui ritorna anche l'assessore, uno strumento che apre per Marina a un incremento sul fronte nautica da diporto. «Con l'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema del Mar Ligure Orientale siamo stati i primi in Italia. C'è di più, perché per lo scalo marinello questo importante documento mette nero su bianco quelle che sono le nostre strategie: una riconversione turistica di una parte del porto, con più crociere, più nautica, un'area per il porticciolo turistico, ma senza rinunciare al fronte merci e con l'inserimento del travel lift. Si certifica una funzione strategica della nautica da diporto, prima soltanto secondaria: adesso diventa fondamentale, specialmente con una riduzione degli arrivi della crocieristica, causa emergenza sanitaria», il punto di Raggi. L.B.



Il Tirreno

Livorno

l' evento

Sistema porto-città a convegno «È un' occasione di dialogo»

Quest' anno, per la prima volta, il meeting dell' associazione Rete si tiene a Livorno Il sindaco Salvetti: «Vogliamo tornare protagonisti dell' economia internazionale»

livorno Il porto di Livorno come snodo strategico e come parte di un sistema più ampio. È il tema al centro del 33esimo meeting di Rete, l' associazione internazionale per la collaborazione fra città e porto di cui l' amministrazione comunale è socio collaboratore. Il Meeting si svolge nella sala convegni dei Bagni Pancaldi ed è articolato in tre giornate: la prima dedicata alle riunioni del comitato scientifico, nodi avanzati, giunta di Governo, assemblea dei soci e presentazione della rivista internazionale Portus. La seconda è dedicata al seminario internazionale che quest' anno è centrato sulle problematiche ambientali. E il terzo giorno sarà dedicato alla visita tecnica della città-porto di Livorno dei soci Rete in modo che possano approfondire il rapporto di Livorno con l' acqua e il mare nei secoli passati e nella contemporaneità. «Il meeting di Rete che per la prima volta dalla sua fondazione, avvenuta 20 anni fa, si tiene a Livorno proietta la nostra città in una cornice di respiro internazionale» ha affermato il sindaco Luca Salvetti durante il saluto istituzionale. «È una grande occasione per Livorno avere qui operatori e istituzioni portuali europee e dell' America Latina, i quali hanno l' opportunità di conoscere e approfondire le due realtà del porto e della città. Dall' inizio del mandato l' amministrazione ha pensato il porto come passaggio fondamentale per la rinascita della città di Livorno e nei 15 mesi di governo il ruolo del Comune è stato di facilitatore, ottenendo anche risultati incoraggianti. È con orgoglio che ho presenziato alla presentazione della rivista Portus, che ha una sezione interamente dedicata alla nostra città e con soddisfazione ho accolto il successo delle prime due giornate del meeting. È grande la voglia di Livorno di tornare a essere nuovamente protagonista della portualità e dell' economia internazionale. E per questo motivo dobbiamo porci l' obiettivo di una Livorno nuova e competitiva». L' assessora al porto e integrazione città-porto Barbara Bonciani ha presentato la rivista Portus che ha parlato di Livorno in virtù del ruolo di centro operativo nazionale delle relazioni città-porto. «Il Comune di Livorno e in particolare l' assessorato al porto ha dato avvio ai tavoli operativi tematici che coinvolgono la comunità portuale e la città- ha detto l' assessora - L' obiettivo di questo meeting è la consapevolezza che è necessario fare sistema tra città e porto e porti euromediterranei e Livorno è una protagonista importante». Durante la mattina della seconda giornata si sono seduti al tavolo dei relatori le massime istituzioni portuali e politiche della città e di Rete. Oltre al sindaco Salvetti e all' assessora Bonciani, sono intervenuti per i saluti istituzionali il presidente dimissionario di Rete Rinio Bruttomesso e la nuova presidente in collegamento da Cadiz Teofila Martinez, Stefano Corsini presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l' ammiraglio Giuseppe Tarzia comandante della capitaneria di porto e della direzione marittima della Toscana. Si è entrati poi nel vivo del seminario con l' intervento del professor Paolo Dario direttore scientifico di Artes. 4, che ha illustrato l' importanza dell' innovazione per il porto e per la città. Sono seguiti gli interventi di Riccardo Lari di Azimut Benetti, di Olimpia Ferrara, coordinatrice del dipartimento di economia marittima e del Mediterraneo, di Dario Bocchetti della Grimaldi Lines, Giovanni Giustiniano del Gruppo Armatori Onorato, Giovanni Giorgi di Olt e Leonardo Massa di Clia-Msc cruises.



Il Tirreno

Livorno

«La presenza dell' armamento e di Olt al convegno è stata molto importante perché ha permesso di comprendere, sia le strategie avviate di gruppi armatoriali come adeguamento alla normativa Marpol, la sfida del GNL come fonte alternativa, sia le criticità che il **sistema** paese e i porti devono affrontare per facilitare la transizione green» ha dichiarato l' assessora Barbara Bonciani. Il convegno si concluderà oggi con la visita al porto ed alla città. –

Il Tirreno

Livorno

le statistiche dell' authority

Effetto Covid sul porto: meno 17% È una batosta, non una Caporetto

In estate il tentativo di rialzarsi ma resta ancora da recuperare rispetto al 2019 In controtendenza: boom dei traffici di cereali e cellulosa (destinata alle cartiere)

MAURO ZUCHELLI

LivornoL' effetto dell' emergenza coronavirus sul fronte del **porto** si è sentito: giù del 17% la movimentazione di merce sulle banchine livornesi nei primi otto mesi dell' anno, secondo i dati statistici dell' Authority. È una batosta pesante ma al tempo stesso, come anticipato già nella "fotografia" scattata dall' Avvisatore Marittimo contando il numero di navi arrivate, non c' è stato un crollo totale. Un po' come il lockdown: è stata sì il più inimmaginabile stop di ogni attività mai disposto negli ultimi cent' anni, forse guerra inclusa, eppure l' analisi della Camera di Commercio spiega che nella nostra provincia hanno comunque lavorato la metà delle imprese e due lavoratori su tre. D' altronde, anche altrove non sono state rose e fiori: tanto per fare un esempio, a Genova nello stesso periodo il traffico contenitori è calato di quasi 14 punti e quello complessivo di poco meno di 18. Eppure al primo sguardo l' estate è stata quasi la sberla peggiore per l' andamento dei traffici merci sul fronte del **porto**. I numeri complessivi indicano un dietrofront nel ritorno alla normalità dopo la fase più dura delle restrizioni anti-contagio: rispetto a dodici mesi prima, la movimentazione di merce era precipitata in picchiata in aprile (meno 24%), poi il calo si era fatto un po' meno drammatico in maggio (meno 21,3%) e soprattutto in giugno (quando la flessione era scesa al di sotto dei 15 punti percentuali). Invece nel mese di luglio la diminuzione del volume dei traffici è schizzata fino a raggiungere il 20% e in agosto è stata comunque del 16,1%. In realtà, basta togliere dal conto il settore petrolio ed ecco che il calo c' è ma il progressivo miglioramento anche. Beninteso: da un lato, già a gennaio c' era un segno "meno" (6,3%) che indicava come qualcosa non filasse per il verso giusto prima del lockdown (ma in febbraio il saldo dei traffici era positivo, quasi più 2%); dall' altro, resta l' arretramento rispetto allo scorso anno ma è da maggio che sta diminuendo mese dopo mese (meno 23,4% a maggio, meno 17,2% a giugno, meno 14,1% a luglio, meno 7,4% in agosto). Lo attesta anche un altro elemento: guardando al mese precedente i traffici sono aumentati sia in giugno (più 12,2% rispetto a maggio) sia in luglio (più 8,4%); agosto fa caso a sé ogni anno per via della consueta pausa per ferie. Qualcosa del genere vale - magari partendo anzi da aprile come momento peggiore - anche per le "autostrade del mare" e, con tempi differenti, per i traffici di auto nuove. Quanto ai camion spediti via nave, la tipologia numero uno del **porto** di **Livorno** (e che vede **Livorno** di gran lunga numero uno in Italia), la battuta d' arresto nei primi otto mesi dell' anno ha portato via una fetta che vale il 17%: peggio sono andati solo, come detto, i prodotti petroliferi. Ma dentro questa percentuale c' è un po' di tutto, e forse il sogno che in autunno si possa perfino mettere un segno "più": crescita grossomodo zero nei primi due mesi dell' anno, giù nell' abisso in aprile (meno 43,4%), poi la progressiva attenuazione della flessione (dal meno 30,7% di maggio fino al meno 8,1% di agosto). Relativamente al traffico di auto nuove, è chiaro che si risente del fatto che in mezzo a questo bailamme gli acquisti di vetture sono crollati e dunque la catena dello smistamento si era ingolfata. Risultato: meno 76% in aprile e quasi altrettanto in maggio, meno 65,6% in giugno. Salvo poi andar quasi in pari in agosto (meno 2,6%) ma con quantitativi ridotti al minimo. Più altalenante l' andamento nel settore container, che pure ha fatto registrare uno slittamento in



Il Tirreno

Livorno

avanti dello stop: basti pensare che in marzo e in aprile il calo risultava assai limitato (meno 6,2% e meno 3,5%) rispetto all' anno scorso, è probabilmente l' indizio che stava arrivando a destinazione la "coda" delle produzioni industriali. La batosta è arrivata a maggio (con un tonfo del 24,3%). Nei tre mesi successivi un certo qual recupero, ma meno di altre tipologie di merce: meno 9,4% in giugno, meno 11,2% in luglio, meno 7,6% in agosto. All' opposto quel che è accaduto per due merci particolari: da un lato, la cellulosa; dall' altro, il grano. Sul primo versante, le cartiere sono state messe sotto pressione per l' enorme richiesta di materiali di carta monouso tipo scottex per pulire le superfici: ecco che per la cellulosa destinata a quel distretto industriale è stato un anno da record (quasi 13 punti percentuali in più nel periodo gennaio-agosto rispetto al 2019, e tutti i mesi tranne marzo hanno fatto registrare un segno "più", anzi un balzo). Meglio ancora i cereali: il traffico è cresciuto del 53%. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il mondo portuale livornese e internazionale riunito per fare sistema tra città e porto

(FERPRESS) **Livorno**, 16 OTT E' in corso presso la sala convegni dei Bagni Pancaldi a **Livorno**, il 33° Meeting di Rete, associazione internazionale per la collaborazione fra città e **porto** di cui l'Amministrazione Comunale è socio collaboratore. Il Meeting è articolato in tre giornate di cui la prima dedicata alle riunioni del Comitato Scientifico, Nodi Avanzati, Giunta di Governo, Assemblea dei soci e presentazione della rivista internazionale Portus, che ha dedicato un'ampia sezione dell'ultimo numero in uscita alla città di **Livorno** ed al suo **porto**. La seconda giornata è dedicata al Seminario Internazionale che quest'anno è centrato sulle problematiche ambientali. Il terzo giorno sarà dedicato alla visita tecnica della città-**porto** di **Livorno** dei soci Rete in modo che possano approfondire il rapporto di **Livorno** con l'acqua e il mare nei secoli passati e nella contemporaneità. Il Meeting di Rete che per la prima volta dalla sua fondazione, avvenuta 20 anni fa, si tiene a **Livorno**, proietta la nostra città in una cornice di respiro internazionale ha affermato il sindaco Luca Salvetti durante il saluto istituzionale E' una grande occasione per **Livorno** avere qui operatori e istituzioni portuali europee e dell'America Latina,

i quali hanno l'opportunità di conoscere e approfondire le due realtà del **porto** e della città prosegue il Sindaco Dall'inizio del mandato l'attuale Amministrazione ha pensato il **porto** come passaggio fondamentale per la rinascita della città di **Livorno** e nei 15 mesi di governo il ruolo del Comune è stato di facilitatore, ottenendo anche risultati incoraggianti, come l'aver fatto sedere attorno ad un tavolo gli operatori portuali e gli armatori. E' con orgoglio che ho presenziato alla presentazione della rivista Portus, che ha una sezione interamente dedicata alla nostra città e con soddisfazione ho accolto il successo delle prime due giornate del meeting, grazie all'impeccabile organizzazione dell'assessora alla portualità e integrazione-**porto** città, Barbara Bonciani. E' grande la voglia di **Livorno** di tornare a essere nuovamente protagonista della portualità e dell'economia internazionale essendo nata alla fine del 600 con questi connotati specifici. E per questo motivo dobbiamo porci l'obiettivo di una **Livorno** nuova e competitiva. L'assessora al **porto** e integrazione città-**porto** Barbara Bonciani, dopo aver ringraziato le istituzioni di Rete e tutte quelle presenti in sala e collegate on-line, gli operatori e armatori portuali, ha presentato la rivista Portus che ha dedicato il Portrait a **Livorno** ed ha parlato di **Livorno** in virtù del ruolo di centro operativo nazionale delle relazioni città-**porto**. Il Comune di **Livorno** e in particolare l'Assessorato al **porto** ha dato avvio ai tavoli operativi tematici che coinvolgono la comunità portuale e la città. Ha aggiunto l'assessora Bonciani I tavoli che sono strumento operativo del nodo Avanzato, mettono a sistema gli operatori portuali e gli stakeholder della catena logistica integrata dei porti su tematiche economiche, ambientali, culturali e di innovazione tecnologica, di interesse per il **porto** e la città. Uno dei primi risultati è stata la sottoscrizione del **Livorno** Blue Agreement con lo scopo di mitigare gli aspetti dell'inquinamento ambientale derivante dal traffico marittimo ha continuato l'Assessora L'obiettivo di questo meeting è la consapevolezza che è necessario fare sistema tra città e **porto** e porti euromediterranei e **Livorno** è una protagonista importante. Basti pensare che il percorso che è stato intrapreso a **Livorno** di aver messo a sistema la portualità, è diventato un caso studio per molte città-**porto**. Durante la mattina della seconda giornata si sono seduti al tavolo dei relatori le massime istituzioni portuali e politiche della città e di Rete. Oltre al sindaco Salvetti e all'assessora Bonciani, sono intervenuti per i saluti istituzionali il presidente dimissionario di Rete Rino Bruttomesso e la nuova presidente in collegamento da Cadiz Teofila



FerPress

Livorno

Martinez, Stefano Corsini presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'Ammiraglio Giuseppe Tarzia Comandante della Capitaneria di Porto e della Direzione Marittima della Toscana. Si è entrati poi nel vivo del seminario con l'intervento del professor Paolo Dario direttore scientifico di Artes.4, che ha illustrato con una serie di slides, l'importanza dell'innovazione per il porto e per la città, grazie alle competenze ed ai progetti prodotti dalle università, immaginando un futuro nuovo in cui è necessario resettare e ripartire al fine di assumere un ruolo da protagonisti in Europa. Ha terminato il suo intervento dicendo che un porto smart e una città vibrante e ricca di stimoli sono parte integrante del futuro. Sono seguiti gli interventi di Riccardo Lari di Azimut Benetti, di Olimpia Ferrara, coordinatrice del Dipartimento di Economia Marittima e del Mediterraneo, di Dario Bocchetti della Grimaldi Lines, Giovanni Giustiniano del Gruppo Armatori Onorato, Giovanni Giorgi di Olt e Leonardo Massa di Clia-Msc cruises. La presenza dell'armamento e di Olt al convegno è stata molto importante perché ha permesso di comprendere, sia le strategie avviate di gruppi armatoriali come adeguamento alla normativa Marpol, la sfida del GNL come fonte alternativa, sia le criticità che il sistema paese e i porti devono affrontare per facilitare la transizione green ha dichiarato l'assessora Bonciani. Il convegno si concluderà sabato 17 ottobre con la visita al porto ed alla città.

Il porto senza città non esiste

Redazione

LIVORNO Massimo Provinciali segretario generale AdSp mar Tirreno settentrionale, intervistato in occasione del 33mo Meeting di Rete a Livorno, cita l'ex presidente dell'Authority Giuliano Gallanti per chiarire il rapporto tra città e porto. Il porto senza città non esiste, amava ripetere spiega Provinciali. La convivenza tra le due realtà non è difficile se le istituzioni instaurano un clima collaborativo e rispettoso dei ruoli e negli ultimi anni devo dire si è arrivati a una vera integrazione.



Secondo giorno del Meeting di Rete

Gli interventi del sindaco Salvetti e dell'assessora Bonciani

Redazione

LIVORNO Il secondo giorno del Meeting di Rete oggi nella sala convegni dei Bagni Pancaldi a Livorno. Il meeting articolato in tre giornate, oggi è dedicato al seminario internazionale che quest'anno è centrato sulle problematiche ambientali. Mentre domani, terzo ed ultimo giorno sarà dedicato alla visita tecnica della città-porto di Livorno dei soci Rete in modo che possano approfondire il rapporto di Livorno con l'acqua e il mare nei secoli passati e nella contemporaneità. Il Meeting di Rete che per la prima volta dalla sua fondazione, avvenuta 20 anni fa, si tiene a Livorno, proietta la nostra città in una cornice di respiro internazionale ha affermato il sindaco Luca Salvetti durante il saluto istituzionale E' una grande occasione per Livorno avere qui operatori e istituzioni portuali europee e dell'America Latina, i quali hanno l'opportunità di conoscere e approfondire le due realtà del porto e della città. Oggi si sono seduti al tavolo dei relatori le massime istituzioni portuali e politiche della città e di Rete. Oltre al sindaco Salvetti e all'assessora al Porto Barbara Bonciani, sono intervenuti per i saluti istituzionali il presidente dimissionario di Rete, Rinio Bruttomesso e la nuova presidente in collegamento da Cadice, Teofila Martinez, Stefano Corsini presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, l'ammiraglio Giuseppe Tarzia comandante della Capitaneria di Porto e della Direzione Marittima della Toscana. I lavori del secondo giorno sono entrati nel vivo con l'intervento del professor Paolo Dario direttore scientifico di Artes.4, che ha illustrato con una serie di slides, l'importanza dell'innovazione per il porto e per la città, grazie alle competenze ed ai progetti prodotti dalle università, immaginando un futuro nuovo in cui è necessario resettare e ripartire al fine di assumere un ruolo da protagonisti in Europa. Ha terminato il suo intervento dicendo che un porto smart e una città vibrante e ricca di stimoli sono parte integrante del futuro. Sono seguiti gli interventi di Riccardo Lari di Azimut Benetti, di Olimpia Ferrara, coordinatrice del Dipartimento di Economia Marittima e del Mediterraneo, di Dario Bocchetti della Grimaldi Lines, Giovanni Giustiniano del Gruppo Armatori Onorato, Giovanni Giorgi di Olt e Leonardo Massa di Clia-Msc cruises. La presenza dell'armamento e di Olt al convegno è stata molto importante perché ha permesso di comprendere, sia le strategie avviate di gruppi armatoriali come adeguamento alla normativa Marpol, la sfida del GNL come fonte alternativa, sia le criticità che il sistema paese e i porti devono affrontare per facilitare la transizione green ha dichiarato l'assessora Bonciani. Il convegno si concluderà domani con la visita al porto ed alla città.



Bonciani: Condividere una visione città-porto

Redazione

LIVORNO L'assessore al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani, spiega ai nostri microfoni il perchè del 33mo Meeting di Rete, l'associazione per la collaborazione tra porti e città, in corso a Livorno. Le difficoltà di rapporto tra le due realtà ci sono, a partire ad esempio dall'aspetto ambientale. Con una visione comune potremo però pensare a raccogliere la sfida e dare opportunità ai nostri figli e nipoti. Questo attraverso uno sviluppo che faccia dell'ambiente un driver anche per nuove occupazioni. In questo senso assume un ruolo essenziale il Recovery fund, occasione da non perdere.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The article title is 'Bonciani: "Condividere una visione città-porto"'. Below the title, there is a video player with an error message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - L'assessore al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani, spiega ai nostri microfoni il perchè del 33mo Meeting di Rete, l'associazione per la collaborazione tra porti e città, in corso a Livorno. Le difficoltà di rapporto tra le due realtà ci sono, a partire ad esempio dall'aspetto ambientale. Con una visione comune potremo però pensare a raccogliere la sfida e dare opportunità ai nostri figli e nipoti. Questo attraverso uno sviluppo che faccia dell'ambiente un driver anche per nuove occupazioni. In questo senso assume un ruolo essenziale il Recovery fund, occasione da non perdere.'

Abruzzo: incontro Febbo e D' Annuntiis su iter attuativo Zes. Presente anche l' AP

(FERPRESS) Pescara, 16 OTT Si è svolto questa mattina, nella sede di Pescara della Regione Abruzzo, un incontro sull'iter attuativo della Zes. Al tavolo tecnico hanno partecipato i vertici dell'**Autorità** di Sistema Portuale, parte attività del Comitato di Indirizzo, l'Assessore alle attività produttive Mauro Febbo, il Sottosegretario alla Presidenza, Umberto D'Annuntiis, e i direttori regionali Barbara Morgante, Germano De Sanctis e Emidio Primavera. All'incontro ha partecipato anche il Presidente della Camera di Commercio Chieti-Pescara Gennaro Strever. Nel corso dei lavori è stato presentato un piano strategico che mira a valorizzare e rendere attrattiva la Zona economica speciale abruzzese; è stato illustrato, in sostanza, uno studio tecnico sulla normativa fiscale e sulle prospettive economiche che saranno a disposizione delle aziende che investiranno nella Zes. E' stato un incontro costruttivo e positivo ha osservato l'assessore Mauro Febbo -. Due i punti intorno ai quali ruota la nostra pianificazione strategica: studiare gli effetti negativi della pandemia sul sistema produttivo regionale e cogliere le opportunità economiche che a breve saranno disponibili dalla nuova programmazione europea 2021-2027, dai fondi statali e, non per ultimo, dalle risorse messe a disposizione dal Recovery fund. Ricordo aggiunge Febbo che sull'istituzione della Zes abbiamo recuperato i ritardi accumulati dal precedente governo regionale, e ora, con la nomina del commissario straordinario per l'attuazione della Zona economica speciale, che avverrà a breve, metteremo a disposizione delle aziende un altro importante strumento di sviluppo economico che andremo a coniugare appunto con le dotazioni finanziarie europee, statali e dal Recovery fund. Per il Sottosegretario Umberto D'Annuntiis, la Regione Abruzzo è a lavoro per potenziare il sistema infrastrutturale, con particolare attenzione alla filiera portuale. Il nostro obiettivo ha concluso D'Annuntiis è semplificare e sburocratizzare al fine di agevolare gli investimenti nella Zona economica speciale. La Zes darà accesso a una fiscalità di vantaggio e a procedure amministrative semplificate per le imprese, come quelle previste dal decreto Semplificazioni: credito di imposta, riduzione di un terzo i termini per alcuni procedimenti amministrativi (ambientali, autorizzazioni paesaggistiche, in materia edilizia, concessioni demaniali portuali), dimezzamento dei tempi per autorizzazioni, licenze, permessi o concessioni che richiedono pareri, intese, e concerti di competenza di più Amministrazioni.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, il Pd: «Ora un nuovo presidente, no al commissario»

IL CASO Il direttivo del Partito democratico si è espresso sul futuro del porto chiedendo all' unanimità una scelta in discontinuità con l' attuale presidenza. La decisione presa giovedì sera è arrivata a poche ore di distanza dalla nota inviata dal presidente dell' **Adsp** Francesco Maria di Majo a tutto il cluster portuale per spiegare i motivi della sua ricandidatura e la necessità di proseguire il lavoro avviato in questi quattro anni. Una nota che a quanto pare tutto il direttivo avrebbe letto prima della riunione, ma che non avrebbe comunque influito nella decisione di chiedere ai vertici nazionali del Pd una nuova figura a capo di Molo Vespucci. La decisione del direttivo è infatti stata messa nero su bianco in un documento che è stato già mandato al PD nazionale, regionale, provinciale ed ai deputati dem della commissione Trasporti che lo gireranno al ministro ai Trasporti Paola De Micheli, e che sarà inviato anche a tutte le imprese e associazioni del cluster portuale. Nel documento che si apre con la richiesta che «i nuovi vertici dell' Asp segnino una discontinuità con l' attuale gestione», si ricorda come sia necessaria una visione strategica di sviluppo del porto e una collaborazione con le imprese che vi lavorano. Poi viene ricordato come, in base alla legge, i vertici dell' **Adsp** debbano essere caratterizzati da competenza del settore, conoscenza dei problemi della portualità e disponibilità al dialogo ed al confronto. Caratteristiche che a quanto pare, secondo i dem locali, sarebbero mancate in questi anni. Si fa anche riferimento al rapporto tra città e porto e ad una sinergia che deve essere ricostruita, ma anche alla difesa dell' occupazione locale. Una discontinuità che per i rappresentanti del Partito democratico deve essere anche di metodo e contenuto per superare la grave crisi in cui versa lo scalo. Una crisi che per il direttivo dem ha bisogno di operatività immediata, senza dover ricorrere a periodi di commissariamento dell' ente». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, Aida sceglie Civitavecchia e in città tornano i turisti tedeschi

LA PRESENTAZIONE Salpa oggi da Civitavecchia Aidablu, la prima crociera dedicata interamente al mercato tedesco, dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a Civitavecchia, dove è prevista una sosta di due giorni. Aidablu è la quarta nave del gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo Deliziosa, Diadema e Smeralda. Proprio Costa Smeralda ieri era attraccata a Civitavecchia insieme ad Aida, come tappa della sua prima crociera. «La ripartenza di Aida è una tappa significativa per il Gruppo Costa, - ha commentato durante una breve cerimonia inaugurale al terminal Vespucci, Michael Thamm, ceo del gruppo Costa - che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco Aida Cruises. Abbiamo a Civitavecchia diverse navi, tra operose ed inoperose, ma mentre le navi ferme impegnano circa 200 membri dell' equipaggio, per Aida e Smeralda lavorano a bordo circa 2000 persone. Ed è per loro, così come per tutto il personale del terminal di Rct e dell' indotto, che abbiamo deciso di ripartire nel massimo rispetto dei protocolli di sicurezza». Una crociera che da oggi e fino a fine novembre avrà Civitavecchia come home port e che salperà con circa 1000 passeggeri tutti d' oltralpe. «Appena comunicata la decisione di far salpare Aida ha aggiunto Thamm sono arrivate subito centinaia di prenotazioni, perché la voglia di viaggiare è tanta soprattutto se c' è la sicurezza a bordo». Durante la sosta di due giorni ogni settimana in porto verranno effettuate anche escursioni protette in città e nel comprensorio. «La ripartenza del turismo da crociera con Aida da Civitavecchia è un messaggio di speranza, - ha commentato ieri anche il sindaco Ernesto Tedesco - ma lo è anche per ripensare finalmente la governance dell' economia connessa al traffico marittimo e che ha impatto sulla città. Torno a dire che il porto non deve essere una città nella città, ma che invece le occasioni di sviluppo vanno concertate affinché possano avere ancora più energia dalla stessa condivisione. Mi auguro proprio che questa importante ripartenza da Civitavecchia, che avviene con grande attenzione alle norme sanitarie e con la professionalità che una grande eccellenza italiana come Costa può assicurare, sia un' occasione per farlo». Ovviamente soddisfatto anche il direttore generale di Roma Cruise Terminal, John Portelli. «Dopo tanti mesi di lavoro ha sottolineato il manager la partenza di Aida e l' arrivo di migliaia di croceristi di lingua tedesca è un grande segnale di fiducia. E di questo voglio ringraziare il sindaco perché in tutto questo periodo così difficile le 1800 famiglie che lavorano direttamente e indirettamente con il terminal hanno sempre sentito la città vicina». A sottolineare l' importanza per lo scalo di veder tornare le navi da crociera è stato anche il segretario generale dell' **Adsp** Massimo Soriani. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ripartenza crociere, AIDA Cruises (Costa Crociere) ha scelto l'Italia

La nave AIDAblu salperà domani da Civitavecchia per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni

Gruppo Costa: il brand tedesco AIDA Cruises sceglie l'Italia per la ripartenza delle sue crociere. AIDA Cruises, brand tedesco del Gruppo Costa, riparte dall'Italia con le proprie crociere. La nave AIDAblu salperà infatti domani da **Civitavecchia** per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani, che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a **Civitavecchia/Roma**, dove è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 ottobre fino al 28 novembre 2020. AIDAblu è la quarta nave del Gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere - Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda - ripartite a settembre e ottobre. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al **porto** di **Civitavecchia** insieme ad AIDAblu, nell'ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch'essa solo a porti italiani. "La ripartenza di AIDAblu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco AIDA Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere" sottolinea Michael Thamm, Group CEO, Costa Group & Carnival Asia. "Siamo molto orgogliosi che la ripartenza di AIDA Cruises avvenga dall'Italia, perchè le nostre navi battono bandiera italiana e la nostra sede è in questo Paese. Attualmente le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia: questo non sarebbe stato possibile senza il sostegno del Governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di AIDAblu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania". AIDAblu, che si aggiunge alle altre tre navi Costa che hanno già ripreso le operazioni in Italia, porterà ulteriori benefici alla ripresa dell'ecosistema turistico italiano. Grazie all'itinerario in partenza domani da **Civitavecchia**, gli ospiti tedeschi di AIDAblu avranno la possibilità di visitare cinque destinazioni italiane in un'unica vacanza. Il contributo economico derivato dalle crociere rappresenta da sempre un importante sostegno al turismo e all'economia italiana. Secondo uno studio condotto da Deloitte & Touche, dall'Università di Genova e dall'Università di Amburgo, infatti, il Gruppo Costa nel 2018 ha generato nel nostro Paese un impatto economico complessivo di 3,5 miliardi di euro, creando circa 17.000 posti di lavoro a tempo pieno e collaborando con 4.700 fornitori e partner italiani. La ripartenza di AIDA Cruises e Costa Crociere si inserisce in un approccio di ripresa graduale dell'attività del Gruppo Costa, con protocolli sanitari rafforzati, sviluppati in coordinamento con il Governo italiano e le autorità sanitarie. Sulla base delle linee guida e di contenimento dell'epidemia in Germania e in Italia, le misure implementate su tutti gli itinerari del brand AIDA Cruises prendono in considerazione l'intera esperienza della vacanza in crociera, dalla prenotazione allo sbarco. Sviluppato con il contributo dei principali esperti del settore medico sanitario, il protocollo è stato verificato e certificato dalla rinomata società di revisione indipendente SGS Institut Fresenius e dalla società di classificazione DNV-GL. Le misure prevedono che ospiti ed equipaggio debbano risultare negativi al test anti COVID-19 con tampone prima di poter imbarcare. Ulteriori misure riguardano controlli regolari della temperatura e dello stato di salute degli ospiti e dell'

affaritaliani.it

Home » Notizie » Ripartenza crociere, AIDA Cruises (Costa Crociere) ha scelto l'Italia

16 ottobre 2020 - 13:18:00

Ripartenza crociere, AIDA Cruises (Costa Crociere) ha scelto l'Italia

La nave AIDAblu salperà domani da Civitavecchia per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni



Gruppo Costa: il brand tedesco AIDA Cruises sceglie l'Italia per la ripartenza delle sue crociere. AIDA Cruises, brand tedesco del Gruppo Costa, riparte dall'Italia con le proprie crociere. La nave AIDAblu salperà infatti domani da Civitavecchia per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani, che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a Civitavecchia/Roma, dove è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 ottobre fino al 28 novembre 2020.

AIDAblu è la quarta nave del Gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere - Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda - ripartite a settembre e ottobre. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al porto di Civitavecchia insieme ad AIDAblu, nell'ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch'essa solo a porti italiani.

"La ripartenza di AIDAblu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco AIDA Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere" sottolinea Michael Thamm, Group CEO, Costa Group & Carnival Asia. "Siamo molto orgogliosi che la ripartenza di AIDA Cruises avvenga dall'Italia, perchè le nostre navi battono bandiera italiana e la nostra sede è in questo Paese. Attualmente le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia: questo non sarebbe stato possibile senza il sostegno del Governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di AIDAblu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania". AIDAblu, che si aggiunge alle altre tre navi Costa che hanno già ripreso le operazioni in Italia, porterà ulteriori benefici alla ripresa dell'ecosistema turistico italiano. Grazie all'itinerario in partenza domani da Civitavecchia, gli ospiti tedeschi di AIDAblu avranno la possibilità di visitare cinque destinazioni italiane in un'unica vacanza. Il contributo economico derivato dalle crociere rappresenta da sempre un importante sostegno al turismo e all'economia italiana. Secondo uno studio condotto da Deloitte & Touche, dall'Università di Genova e dall'Università di Amburgo, infatti, il Gruppo Costa nel 2018 ha generato nel nostro Paese un impatto economico complessivo di 3,5 miliardi di euro, creando circa 17.000 posti di lavoro a tempo pieno e collaborando con 4.700 fornitori e partner italiani. La ripartenza di AIDA Cruises e Costa Crociere si inserisce in un approccio di ripresa graduale dell'attività del Gruppo Costa, con protocolli sanitari rafforzati, sviluppati in coordinamento con il Governo italiano e le autorità sanitarie. Sulla base delle linee guida e di contenimento dell'epidemia in Germania e in Italia, le misure implementate su tutti gli itinerari del brand AIDA Cruises prendono in considerazione l'intera esperienza della vacanza in crociera, dalla prenotazione allo sbarco. Sviluppato con il contributo dei principali esperti del settore medico sanitario, il protocollo è stato verificato e certificato dalla rinomata società di revisione indipendente SGS Institut Fresenius e dalla società di classificazione DNV-GL. Le misure prevedono che ospiti ed equipaggio debbano risultare negativi al test anti COVID-19 con tampone prima di poter imbarcare. Ulteriori misure riguardano controlli regolari della temperatura e dello stato di salute degli ospiti e dell'

equipaggio, linee guida per il distanziamento fisico, utilizzo delle mascherine, capienza contingentata e maggiori misure di sanificazione, nonché visita delle destinazioni con escursioni guidate organizzate da AIDA



Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cruises per garantire il rispetto dei protocolli sanitari. Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

Crociere: dopo Costa riparte da Italia anche tedesca Aida

La prima nave salperà domani da Civitavecchia

Riparte con le crociere dall' Italia anche Aida, il brand tedesco del gruppo Costa. Domani salperà da **Civitavecchia** la prima nave, AIDAblu, per il primo viaggio dopo lo stop imposto dall' emergenza Covid-19. "La ripartenza di AIDAblu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco Aida Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere" dichiara Michael Thamm, ceo group Costa Group & Carnival Asia. "Attualmente le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia - prosegue - questo non sarebbe stato possibile senza il sostegno del Governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di AIDAblu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile". AIDAblu è la quarta nave del gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere - Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda - ripartite a settembre e ottobre. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al **porto** di **Civitavecchia** insieme ad AIDAblu, nell' ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch' essa solo a porti italiani. (ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA titled "Crociere: dopo Costa riparte da Italia anche tedesca Aida". The article includes a photograph of several men in suits standing on the deck of a cruise ship. Below the photo, there is a list of related websites and services, including ANSA2030, UIM, and various travel agencies.

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AIDA Cruises sceglie l' Italia per il riavvio delle crociere

Domani la nave "AIDAblu" salperà dal **porto** di **Civitavecchia** AIDA Cruises, il marchio crocieristico tedesco che attraverso Costa Crociere fa capo al gruppo Carnival Corporation, ha scelto l'Italia per riavviare le proprie crociere dopo la sospensione imposta dalla crisi sanitaria per la diffusione della pandemia di Covid-19. La nave AIDAblu, infatti, salperà domani dal **porto** di **Civitavecchia** per un itinerario di una settimana con scali solo sul territorio nazionale che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a **Civitavecchia**/Roma, dove è prevista una sosta di due giorni. La compagnia ha reso noto che questo itinerario sarà disponibile ogni settimana sino al prossimo 28 novembre. «Attualmente - ha spiegato Michael Thamm, group CEO di Costa Group e Carnival Asia - le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia: questo - ha sottolineato - non sarebbe stato possibile senza il sostegno del governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di AIDAblu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania». AIDAblu si aggiunge alle altre tre navi di Costa Crociere - Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda - che hanno già ripreso le operazioni in Italia.

informARE
16 ottobre 2020

AIDA Cruises sceglie l'Italia per il riavvio delle crociere

Domani la nave "AIDAblu" salperà dal porto di Civitavecchia

AIDA Cruises, il marchio crocieristico tedesco che attraverso Costa Crociere fa capo al gruppo Carnival Corporation, ha scelto l'Italia per riavviare le proprie crociere dopo la sospensione imposta dalla crisi sanitaria per la diffusione della pandemia di Covid-19. La nave AIDAblu, infatti, salperà domani dal porto di Civitavecchia per un itinerario di una settimana con scali solo sul territorio nazionale che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a Civitavecchia/Roma, dove è prevista una sosta di due giorni. La compagnia ha reso noto che questo itinerario sarà disponibile ogni settimana sino al prossimo 28 novembre.

«Attualmente - ha spiegato Michael Thamm, group CEO di Costa Group e Carnival Asia - le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia: questo - ha sottolineato - non sarebbe stato possibile senza il sostegno del governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di AIDAblu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania».

AIDAblu si aggiunge alle altre tre navi di Costa Crociere - Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda - che hanno già ripreso le operazioni in Italia.

Leggi in italiano il formato Archival Browser - download al servizio gratuito

Cruisi D'una settimana

Partenza	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
Altri destinazioni	16 Oct 2020	17 Oct 2020	

informARE - Piazza Mareschi 10 - 00123 Roma - ITALIA
tel. 06 2463112 - fax 06 21218708 - email

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AIDAblu, riparte la quarta nave di Costa Crociere

Salpa sabato da Civitavecchia per una crociera di sette giorni su quattro porti italiani, fino al 28 novembre

AIDA Cruises, brand tedesco del Gruppo Costa, riparte dall' Italia con le proprie crociere. La nave AIDAblu salperà domani, sabato, da **Civitavecchia** per la prima crociera dopo la pausa imposta dall' emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani verso Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a **Civitavecchia/Roma**, dov' è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 ottobre fino al 28 novembre. AIDAblu è la quarta nave del Gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere - Costa Deliziosa , Costa Diadema e Costa Smeralda - ripartite a settembre e ottobre. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al **porto di Civitavecchia** insieme ad AIDAblu, nell' ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch' essa solo a porti italiani. «La ripartenza di AIDAblu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco AIDA Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere», sottolinea Michael Thamm , Group CEO, Costa Group & Carnival Asia. «Grazie al programma crociere di AIDAblu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania». Secondo uno studio condotto da Deloitte & Touche, dall' Università di Genova e dall' Università di Amburgo, il Gruppo Costa nel 2018 ha generato in Italia un impatto economico complessivo di 3,5 miliardi di euro, creando circa 17 mila posti di lavoro a tempo pieno e collaborando con 4,700 fornitori e partner italiani.

Aida Cruises riparte da Civitavecchia

AIDAblu salperà domani per una crociera di sette giorni

Redazione

GENOVA Aida Cruises riparte da Civitavecchia. La nave AIDAblu salperà infatti domani da Civitavecchia per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani, che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a Civitavecchia, dove è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 Ottobre al 28 Novembre 2020. Aida Cruises riparte quindi con la nave AIDAblu, la quarta del Gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda ripartite a Settembre e Ottobre. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al porto di Civitavecchia insieme ad AIDAblu, nell'ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch'essa solo a porti italiani. La ripartenza di AIDAblu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco Aida Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere sottolinea Michael Thamm, Group CEO, Costa Group & Carnival Asia. Grazie all'itinerario in partenza domani da Civitavecchia, gli ospiti tedeschi di AIDAblu avranno la possibilità di visitare cinque destinazioni italiane in un'unica vacanza. Il contributo economico derivato dalle crociere rappresenta da sempre un importante sostegno al turismo e all'economia italiana. Secondo uno studio condotto da Deloitte & Touche, dall'Università di Genova e dall'Università di Amburgo, infatti, il Gruppo Costa nel 2018 ha generato nel nostro Paese un impatto economico complessivo di 3,5 miliardi di euro, creando circa 17.000 posti di lavoro a tempo pieno e collaborando con 4.700 fornitori e partner italiani.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline reads 'Aida Cruises riparte da Civitavecchia' with a sub-headline 'AIDAblu salperà domani per una crociera di sette giorni'. Below the headline is a photograph of several men in suits standing on a ship's deck. To the right of the main article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Riceviamo' button. Below the sign-up form are several smaller article teasers, including 'ULTIME POPOLARI' and 'Misure del traffico portuale a Nisio'.

Crociere: il brand tedesco del Gruppo Costa sceglie l'Italia per la ripartenza

AIDAblu salperà domani da Civitavecchia per un itinerario di una settimana completamente dedicato all'Italia. La ripartenza di AIDAblu, la quarta nave del Gruppo Costa che torna a viaggiare, contribuirà positivamente all'ecosistema turistico italiano, portando gli ospiti tedeschi alla scoperta dell'Italia. Genova, 16 ottobre 2020 - AIDA Cruises, brand tedesco del Gruppo Costa, riparte dall'Italia con le proprie crociere. La nave AIDAblu salperà infatti domani da Civitavecchia per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani, che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a Civitavecchia/Roma, dove è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 ottobre fino al 28 novembre 2020. AIDAblu è la quarta nave del Gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere - Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda - ripartite a settembre e ottobre. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al porto di Civitavecchia insieme ad AIDAblu, nell'ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch'essa solo a porti italiani. "La ripartenza di AIDAblu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco AIDA Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere" sottolinea Michael Thamm, Group CEO, Costa Group & Carnival Asia. "Siamo molto orgogliosi che la ripartenza di AIDA Cruises avvenga dall'Italia, perchè le nostre navi battono bandiera italiana e la nostra sede è in questo Paese. Attualmente le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia: questo non sarebbe stato possibile senza il sostegno del Governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di AIDAblu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania". AIDAblu, che si aggiunge alle altre tre navi Costa che hanno già ripreso le operazioni in Italia, porterà ulteriori benefici alla ripresa dell'ecosistema turistico italiano. Grazie all'itinerario in partenza domani da Civitavecchia, gli ospiti tedeschi di AIDAblu avranno la possibilità di visitare cinque destinazioni italiane in un'unica vacanza. Il contributo economico derivato dalle crociere rappresenta da sempre un importante sostegno al turismo e all'economia italiana. Secondo uno studio condotto da Deloitte & Touche, dall'Università di Genova e dall'Università di Amburgo, infatti, il Gruppo Costa nel 2018 ha generato nel nostro Paese un impatto economico complessivo di 3,5 miliardi di euro, creando circa 17.000 posti di lavoro a tempo pieno e collaborando con 4.700 fornitori e partner italiani. La ripartenza di AIDA Cruises e Costa Crociere si inserisce in un approccio di ripresa graduale dell'attività del Gruppo Costa, con protocolli sanitari rafforzati, sviluppati in coordinamento con il Governo italiano e le autorità sanitarie. Sulla base delle linee guida e di contenimento dell'epidemia in Germania e in Italia, le misure implementate su tutti gli itinerari del brand AIDA Cruises prendono in considerazione l'intera esperienza della vacanza in crociera, dalla prenotazione allo sbarco. Sviluppato con il contributo dei principali esperti del settore medico sanitario, il protocollo è stato verificato e certificato dalla rinomata società di revisione indipendente SGS Institut Fresenius e dalla società di classificazione DNV-GL. Le misure prevedono che ospiti ed equipaggio debbano risultare negativi al test anti COVID-19 con tampone prima di poter imbarcare. Ulteriori misure riguardano controlli regolari della temperatura e dello stato di salute degli ospiti e dell'





Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

misure di sanificazione, nonché visita delle destinazioni con escursioni guidate organizzate da AIDA Cruises per garantire il rispetto dei protocolli sanitari.

Gruppo Costa: la nave AIDABlu pronta a salpare da Civitavecchia

Redazione

Genova - AIDA Cruises , brand tedesco del gruppo Costa , riparte dall' Italia con le proprie crociere. La nave AIDABlu salperà infatti domani da **Civitavecchia** per la prima crociera dopo la pausa imposta dall' emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani, che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a **Civitavecchia/Roma** , dove è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 ottobre fino al 28 novembre 2020. AIDABlu è la quarta nave del gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere - Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda - ripartite a settembre e ottobre. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al **porto** di **Civitavecchia** insieme ad AIDABlu, nell' ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch' essa solo a porti italiani. " La ripartenza di AIDABlu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco AIDA Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere " , sottolinea Michael Thamm, Group CEO, Costa Group & Carnival Asia . "Siamo molto orgogliosi che la ripartenza di AIDA Cruises avvenga dall' Italia, perchè le nostre navi battono bandiera italiana e la nostra sede è in questo Paese. Attualmente le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia: questo non sarebbe stato possibile senza il sostegno del Governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di AIDABlu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania ".

Informative

Non è alcun partner integrante di AIDA Cruises e non viene venduto come specifico della qualità della nave. Non accetteremo di abbassare il livello di sicurezza o di compromettere la navigazione di questa nave, interagendo con un link e un pulsante di di fuori di questa informativa e continuando a navigare in altro modo.

[Scopri di più e personalizza](#)

Gruppo Costa: la nave AIDABlu pronta a salpare da Civitavecchia

16 OTTOBRE 2020 - Redazione



Genova - AIDA Cruises, brand tedesco del gruppo Costa, riparte dall'Italia con le proprie crociere. La nave AIDABlu salperà infatti domani da Civitavecchia per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani, che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a Civitavecchia/Roma, dove è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 ottobre fino al 28 novembre 2020.

AIDABlu è la quarta nave del gruppo Costa a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere - Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda - ripartite a settembre e ottobre. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al porto di Civitavecchia insieme ad AIDABlu, nell'ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch'essa solo a porti italiani.

"La ripartenza di AIDABlu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco AIDA Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere", sottolinea

Iscriviti alla newsletter

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

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Anche Aida Cruises annuncia la ripartenza dai porti italiani

Aida Cruises, brand tedesco del Gruppo Costa Crociere, riparte dall'Italia con le proprie navi. La stessa compagnia ha fatto sapere in una nota che Aidablu salperà infatti domani da Civitavecchia per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a Civitavecchia dove è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 ottobre fino al 28 novembre 2020. Aidablu è la quarta nave del gruppo a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere (Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda) ripartite nelle scorse settimane. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al **porto** di Civitavecchia insieme ad Aidablu, nell'ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch'essa solo a porti italiani. 'La ripartenza di Aidablu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco Aida Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere' sottolinea Michael Thamm, amministratore delegato di Costa Group & Carnival Asia. 'Siamo molto orgogliosi che la ripartenza di Aida avvenga dall'Italia, perché le nostre navi battono bandiera italiana e la nostra sede è in questo Paese. Attualmente le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia: questo non sarebbe stato possibile senza il sostegno del Governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di Aidablu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania'. La ripartenza di Aida Cruises e Costa Crociere si inserisce in un approccio di ripresa graduale dell'attività del Gruppo Costa, con protocolli sanitari rafforzati, sviluppati in coordinamento con il Governo italiano e le autorità sanitarie. Ripartenza che sta avvenendo nonostante alcune criticità che inevitabilmente le compagnie incontrano sulle proprie rotte. La nave Costa Diadema ad esempio è tornata in **porto** a **Genova** interrompendo anticipatamente una crociera 'aziendale' organizzata da un tour operator francese. Come rivelato da Shipmag la decisione è arrivata alla luce dell'attuale quadro sanitario: lo scorso 12 ottobre gli uffici di Sanità Marittima di **Genova** avevano chiesto a Costa Crociere di effettuare tamponi precauzionali a tutto l'equipaggio della nave, che trasportava passeggeri francesi, dopo che nei giorni precedenti sette passeggeri sbarcati nel **porto** Palermo erano risultati positivi al Covid-19.



Aida Cruises, brand tedesco del Gruppo Costa Crociere, riparte dall'Italia con le proprie navi. La stessa compagnia ha fatto sapere in una nota che Aidablu salperà infatti domani da Civitavecchia per la prima crociera dopo la pausa imposta dall'emergenza Covid-19, con un itinerario di sette giorni esclusivamente dedicato ai porti italiani che farà tappa a Napoli, Palermo, Catania, La Spezia per poi rientrare a Civitavecchia dove è prevista una sosta di due giorni. Questo itinerario sarà disponibile ogni settimana dal 17 ottobre fino al 28 novembre 2020. Aidablu è la quarta nave del gruppo a riprendere le crociere, dopo le tre del brand Costa Crociere (Costa Deliziosa, Costa Diadema e Costa Smeralda) ripartite nelle scorse settimane. Proprio Costa Smeralda era oggi attraccata al porto di Civitavecchia insieme ad Aidablu, nell'ambito della sua prima crociera iniziata lo scorso 10 ottobre da Savona, dedicata anch'essa solo a porti italiani. 'La ripartenza di Aidablu è una tappa significativa per il Gruppo Costa, che segna il ritorno alle crociere dopo una lunga pausa anche per il nostro brand tedesco Aida Cruises, che si aggiunge a Costa Crociere' sottolinea Michael Thamm, amministratore delegato di Costa Group & Carnival Asia. 'Siamo molto orgogliosi che la ripartenza di Aida avvenga dall'Italia, perché le nostre navi battono bandiera italiana e la nostra sede è in questo Paese. Attualmente le navi da crociera stanno viaggiando solo nel Mediterraneo e in Italia: questo non sarebbe stato possibile senza il sostegno del Governo e delle autorità italiane. Grazie al programma crociere di Aidablu contribuiremo ulteriormente alla ripresa del turismo internazionale in Italia, riportando i nostri ospiti tedeschi in una destinazione molto amata, in modo sicuro e responsabile. Consideriamo questa nave come il simbolo della solida e duratura relazione tra Italia e Germania'. La ripartenza di Aida Cruises e Costa Crociere si inserisce in un approccio di ripresa graduale dell'attività del Gruppo Costa, con protocolli sanitari rafforzati, sviluppati in coordinamento con il Governo italiano e le autorità sanitarie. Ripartenza che sta avvenendo nonostante alcune criticità che inevitabilmente le compagnie incontrano sulle proprie rotte. La nave Costa Diadema ad esempio è tornata in porto a Genova interrompendo anticipatamente una crociera 'aziendale' organizzata da un tour operator francese. Come rivelato da Shipmag la decisione è arrivata alla luce dell'attuale quadro sanitario: lo scorso 12 ottobre gli uffici di Sanità Marittima di Genova avevano chiesto a Costa Crociere di effettuare tamponi precauzionali a tutto l'equipaggio della nave, che trasportava passeggeri francesi, dopo che nei giorni precedenti sette passeggeri sbarcati nel porto Palermo erano risultati positivi al Covid-19.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Viabilità e ferrovie, altri cento milioni per Civitavecchia

Civitavecchia. 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, si tratta dell'attività di progettazione definitiva ed esecutiva della riorganizzazione dell'attuale fascio binari interno, un collegamento diretto con il terminal commerciale (terminal container e terminal auto) e l'ottimizzazione geometrica della deviate 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'al segue in ultima pagina



Bollettino Avvisatore Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Viabilità e ferrovie

tra 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. La seconda gara affidata riguarda la creazione dei piazzali retrostanti il pontile 2, 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.

The image shows a page from the 'Bollettino Avvisatore Marittimo' newspaper. The top section contains a headline 'DALLA PRIMA PAGINA' and several columns of text. A prominent section is titled 'Viabilità e ferrovie' (Viability and railways), which includes a map of the port area showing various piers and infrastructure. Below the map, there is contact information for 'GRIMALDI GROUP' and 'MARETTI & C. S.p.A.'.



«Crociere ripartite in sicurezza con i controlli sul distanziamento»

Antonino Pane

«Si può fare, abbiamo dimostrato che si può andare a godere una vacanza in assoluta sicurezza». Gianni Onorato, ceo di Msc Crociere, traccia un primo bilancio dopo due mesi di attività. La ripartenza di Msc Grandiosa il 16 di agosto sembrava un azzardo; invece i numeri dicono che è stata una ripartenza importante e, soprattutto, sicura. **Il protocollo funziona, dunque?** «I risultati ottenuti dicono di sì. Regole precise e massimo rispetto: questa la ricetta che ci ha permesso di portare in giro per il Mediterraneo più di 12mila passeggeri in assoluta sicurezza». I segreti? «Non ci sono segreti. Il nostro protocollo, studiato con le autorità nazionali e supportato da esperti internazionali è stato messo a disposizione di tutti. Il nostro armatore, Gianluigi Aponte, ha subito precisato che bisognava innanzitutto tutelare la salute di tutti». E allora vediamo le procedure seguite. «Innanzitutto un sofisticato sistema di tracciamento, sviluppato da Msc Crociere, utilizza una tecnologia innovativa ed esclusiva dell'azienda che consente di monitorare per l'intera durata della crociera, grazie a un braccialetto smart, gli spostamenti dei passeggeri identificando tempestivamente le situazioni in cui un crocierista è stato a contatto con altri passeggeri o personale di bordo, per più di 15 minuti, a una distanza inferiore a 1,5 metri. Un altro elemento fondamentale del protocollo è l'esistenza di un contingency plan concordato con le autorità competenti che permette di gestire in maniera efficace una serie di potenziali scenari: dal sospetto della presenza di un caso positivo a bordo, al suo primo isolamento in una sezione dedicata della nave, fino al suo trasferimento per ulteriori cure o necessità in una struttura a terra identificata e pre-organizzata a carico della Compagnia o, ancora, di essere accompagnato a casa in modalità protetta per poter essere preso in carico dalle Asl locali del territorio di residenza». **Insomma si può fare?** «Grazie a questo è stato possibile ri-attivare, come dice il nostro presidente esecutivo, Pierfrancesco Vago, un modello di turismo sicuro, quindi senza rischi o pericoli specifici, non solo per la salute dei crocieristi e dell'equipaggio, ma soprattutto per le popolazioni dei territori da essi visitati che possono peraltro beneficiare della ri-attivazione del turismo locale. Siamo in grado di isolare immediatamente un positivo ed evitare anche uno scalo se necessario, come è successo ieri a Malta». **Dopodomani parte anche Msc Magnifica?** «Abbiamo fiducia. Msc Grandiosa ha già effettuato complessivamente 9 crociere settimanali in Mediterraneo occidentale. In totale sono stati trasportati 12.213 passeggeri. Ne hanno beneficiato molte città italiane, a Napoli, ad esempio, il totale dei turisti in visita al territorio è stato di 8933 unità». **E in altri Paesi?** «Stiamo lavorando in altri Paesi per esportare il nostro protocollo e rimettere in rotta altre nostre navi. Le crociere sicure si possono fare, questo è certo».



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

E a bordo? «Le regole sono rispettate a puntino. Ogni singolo ascensore viene sanificato in media 48 volte al giorno. I servizi igienici nelle aree pubbliche vengono sanificati ogni 20 minuti; abbiamo distribuito in due mesi 300mila mascherine; sono stati effettuati 264 controlli della temperatura. I passeggeri si sono lavati le mani 352mila volte, in media un passeggero si lava le mani 20 volte al giorno, questo dato è desunto dalla quantità di gel utilizzato a bordo». Ma tutto comincia a terra. «Come prescritto dal protocollo sanitario, prima di ogni crociera viene effettuato un tampone antigene a tutti i crocieristi imbarcanti, seguito da un tampone molecolare di verifica nel caso in cui l'antigene desse risultato positivo, il tutto sempre prima dell'imbarco. Ogni membro dell'equipaggio, inoltre, prima di prendere servizio effettua un periodo di quarantena 14 giorni e viene sottoposto a ben tre tamponi uno nel paese di residenza, uno all'arrivo in **porto** e il terzo prima di potersi unire al resto dell'equipaggio. Per tutto questo lavoro sono state assunte 300 persone aggiuntive tra personale medico e paramedico per lo screening medico al terminal prima di poter salire a bordo. Dal 16 agosto ad oggi sono stati effettuati complessivamente oltre 26.142 tamponi a equipaggio e passeggeri». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Napoli, la beffa dei dragaggi lontani dalle banchine

di Amianto Immaginate la reazione di un uomo che riceva per regalo un orologio senza la lancetta dei minuti o un' automobile senza volante. Oppure, se vogliamo andare lontani con la fantasia, un cavallo senza zampe. Sul suo volto notereste lo stesso stupore di alcuni operatori del porto di Napoli alla notizia che i dragaggi effettuati dall' **Autorità portuale** del Mar Tirreno Centrale, per permettere a navi più grandi di accostarsi, sono stati effettuati al centro dello specchio d' acqua del porto ma non in prossimità di alcune banchine. Per i non addetti ai lavori, il dragaggio è un' operazione di scavo per la rimozione di materiale dal fondo marino con l' obiettivo di permettere a navi più grandi di accedere in un porto per scaricare merci, far scendere persone o permettere la riparazione dei natanti. Operazioni per le quali - immaginiamo - sia necessario far accostare le navi ad una banchina. ad Il fatto che l' **Autorità portuale** abbia ritenuto non indispensabile il dragaggio in prossimità di alcune banchine ci fa supporre che stia per predisporre piani alternativi per l' arrivo di navi di grosse dimensioni che saranno costrette a fermarsi a venti metri dalla costa partenopea. A tal proposito, suggeriremmo di far tuffare i crocieristi che volessero visitare Napoli, istituendo un premio per i primi tre all' arrivo. Per le merci, invece, si potrebbero allestire dei megascivolo come quelli degli acquapark per portare a terra i container. Per quanto riguarda le riparazioni, infine, centinaia di operai potrebbero accerchiare la nave bisognosa di cure con dei canotti per cercare di tenerla ferma a mani nude, mentre altre centinaia di colleghi potrebbero calarsi dall' alto come pirati per ripararla. Oppure si potrebbe decidere di terminare i dragaggi effettuandoli anche in prossimità delle banchine, ma visti i tempi con i quali l' **Autorità portuale** è solita portare avanti (si fa per dire) i lavori infrastrutturali, consiglieremmo di non scartare a priori le ipotesi alternative suggerite.



I lavori di rimozione dal fondo marino si sono concentrati al centro dello specchio d'acqua del molo. E così le navi più grandi non possono attraccare

di Amianto

Timmaginate la reazione di un uomo che riceve per regalo un orologio senza la lancetta dei minuti o un'automobile senza volante. Immaginate un cavallo senza zampe. Immaginate la reazione di un uomo che riceve per regalo un orologio senza la lancetta dei minuti o un'automobile senza volante. Immaginate un cavallo senza zampe.

Porto «smart» e sicuro con il corridoio protetto «Così più competitivi»

Diletta Turco

Lotta al contrabbando internazionale delle merci e, contemporaneamente, maggiore velocità nella gestione dei container per gli operatori più affidabili. Sono questi, in sintesi, gli obiettivi alla base della creazione dei cosiddetti «corridoi controllati», che riguarderanno il porto commerciale di Salerno. La realizzazione di questo progetto è infatti, uno dei punti del protocollo d'intesa sottoscritto dall'**autorità** di **sistema** del mar Tirreno Centrale e l'agenzia delle Dogane che, nello specifico del porto di Salerno, prevede infatti «di avviare le analisi di fattibilità per attivare il corridoio controllato». E cioè, in pratica, di poter velocizzare, con strumenti informatici, tutto l'iter di sdoganamento delle merci in arrivo al porto, di ridurre i tempi e i costi di stazionamento delle merci dovuti alle esigenze di controllo. E anche di assicurare il blocco, da un lato, delle merci contraffatte o di contrabbando, e, dall'altro, di rendere più semplice la procedura per gli operatori affidabili. Un porto, insomma, decisamente più «smart» e appetibile per gli imprenditori seri del settore. GLI OBIETTIVI L'obiettivo del protocollo «è quello sostanzialmente di fornire al porto di Salerno spiega Francesco Messineo, segretario generale dell'**Autorità** di **sistema** del mar Tirreno centrale una serie di strumenti operativi agili che rendano lo scalo più competitivo, affinché gli operatori o tutti i nuovi potenziali investitori scelgano Salerno e non altri porti per gestire in maniera più veloce e agevole anche la fase di sdoganamento delle proprie merci». E cioè, in pratica, dando agli imprenditori che commercializzano ed importano merce non solo la possibilità di poter, ad esempio, tracciare il percorso delle navi passo dopo passo e pagare i dazi ancor prima che le navi entrino in porto, ma anche di far partire con tempi molto veloci tutti i tir con i container fino al luogo di stoccaggio delle merci e consentire agli operatori stessi ma solo quelli qualificati di rimandare il pagamento dei dazi all'arrivo delle merci nei depositi, o, addirittura, nelle aziende dove vengono lavorati. «Il problema di fondo, come recepito dall'accordo specifica Agostino Gallozzi, presidente dell'omonimo gruppo industriale leader nei traffici portuali internazionali - resta quello di assicurare efficienza operativa all'attività delle dogane, tenendo conto che anche questo aspetto è cruciale per favorire, per quanto possibile, il rilancio della competitività dei sistemi portuali e logistici di Napoli e Salerno. Da questo punto di vista l'istituzione del tavolo tecnico permanente tra le parti è un passaggio importante per definire obiettivi e strategie in maniera condivisa. Giungere al completamento della digitalizzazione delle procedure nei porti di Napoli e Salerno consente di accelerare il percorso verso obiettivi che non possono essere più minimamente rinviati. C'è non poco lavoro da fare continua Gallozzi - un lavoro che, insieme, deve porre in primo piano l'efficienza e la capacità di centrare gli obiettivi della drastica riduzione dei tempi necessari per l'espletamento delle operazioni di controllo previste dalle norme, per evitare ogni rallentamento della catena logistica». LA SFIDA Tutte le misure, una volta entrate a regime, rappresentano un primo step della creazione delle zone economiche speciali, soprattutto per quello che riguarda le agevolazioni fiscali doganali per gli operatori e i nuovi investitori, e i tempi e i modi più snelli di gestione delle merci sbarcate. «La sfida alla quale deve rispondere lo sviluppo economico della nostra regione e del nostro Paese è strettamente legata alla capacità, innanzitutto della industria manifatturiera, di incrementare ulteriormente e con buoni tassi di crescita la penetrazione sui mercati internazionali conclude Gallozzi- perché la globalizzazione è, ormai, una dimensione per così



dire esistenziale dell' interscambio mondiale, caratterizzato da una significativa distanza geografica tra siti di produzione ed aree di consumo. È, quindi, del tutto evidente



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

che diviene una scelta strategica puntare su una gestione competitiva della mobilità, che passa attraverso i porti per i collegamenti con l' oltre mare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Albo fornitori on line AdSp MAM

Invito agli operatori a registrarsi sulla piattaforma TuttoGare

Redazione

BARI L'AdSp MAM invita gli operatori economici a registrarsi all'Albo Fornitori on line, l'elenco ufficiale degli operatori economici qualificati. Dopo l'entrata in vigore della legge 11 Settembre 2020, n. 120, che ha convertito in legge il D.L. 76/2020, il cosiddetto decreto semplificazioni, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, rinnova quindi l'invito agli operatori economici a registrarsi all'Albo Fornitori on line. Si tratta di una piattaforma telematica che l'Ente portuale utilizza per affidamenti di beni, lavori, servizi e servizi di progettazione e tecnici istituito all'inizio dello scorso anno. Secondo la nuova disciplina temporanea, infatti, le stazioni appaltanti, oltre a poter procedere all'affidamento diretto di lavori fino ad un importo di 150.000 euro, di servizi e di forniture (inclusi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione sino a 75.000), possono fare ricorso alle nuove procedure negoziate semplificate, anche per gli affidamenti superiori ai limiti appena citati e fino alle soglie comunitarie. L'Albo è istituito attraverso modalità telematiche sulla piattaforma TuttoGare ed è gestito nel rispetto dei principi di non discriminazione, parità di trattamento, proporzionalità, trasparenza, concorrenza, rotazione, oltre che di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa. Con l'obiettivo di popolare l'Albo e garantire, quindi, la più ampia partecipazione, in vista dell'emanazione delle nuove procedure semplificate, gli operatori economici interessati sono invitati a registrarsi al portale TuttoGare e ad iscriversi agli elenchi dell'AdSp MAM. Muoviamo un ulteriore passo in avanti sul fronte della semplificazione delle procedure commenta il presidente dell'AdSp MAM, Ugo Patroni Griffi, - e allo stesso tempo offriamo ai privati uno strumento in grado di garantire la massima trasparenza e il rispetto delle norme più stringenti del Codice Appalti. Basti pensare che, solo nell'ultimo mese, con l'impegno profuso dall'Ufficio Gare, si è potuta ampliare la platea delle imprese iscritte di oltre cento operatori e le abilitazioni proseguono quotidianamente. Procedure trasparenti, efficienti e vantaggiose che valorizzano ulteriormente l'alleanza pubblico privato per la realizzazione di investimenti in favore della collettività e dei cittadini. La documentazione completa è disponibile sulla piattaforma TuttoGare al link: https://gare.adspmam.it/archivio_albo/, mentre le istruzioni per il completamento dell'iscrizione è disponibile al seguente link https://gare.adspmam.it/norme_tecniche.php Per qualunque chiarimento di natura amministrativa si può scrivere a ufficiogare@adspmam.it. Per problematiche di natura tecnica, invece, si può contattare l'HelpDesk di TuttoGare ai seguenti contatti: assistenza@tuttogare.it, telefono 06 40 060 110, attivo dal lunedì al venerdì dalle 09:00 alle 18:00.



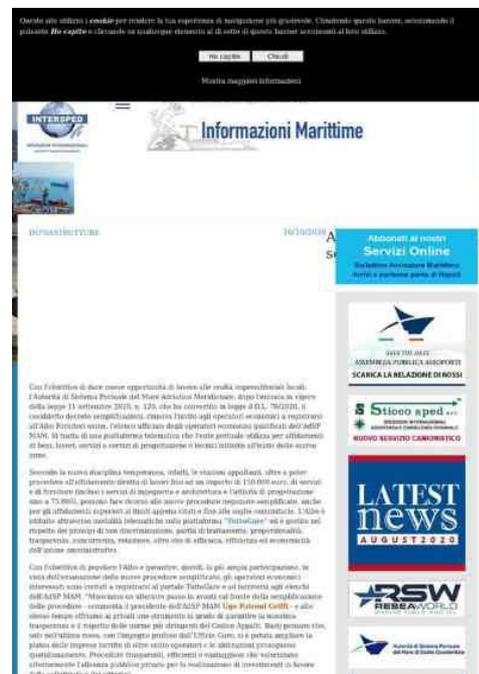
Informazioni Marittime

Bari

Albo fornitori online, AdSP MAM sollecita gli operatori a registrarsi

L'obiettivo è di dare nuove opportunità di lavoro alle realtà imprenditoriali locali

Con l'obiettivo di dare nuove opportunità di lavoro alle realtà imprenditoriali locali, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, dopo l'entrata in vigore della legge 11 settembre 2020, n. 120, che ha convertito in legge il D.L. 76/2020, il cosiddetto decreto semplificazioni, rinnova l'invito agli operatori economici a registrarsi all'Albo Fornitori online, l'elenco ufficiale degli operatori economici qualificati dell'**AdSP MAM**. Si tratta di una piattaforma telematica che l'ente **portuale** utilizza per affidamenti di beni, lavori, servizi e servizi di progettazione e tecnici istituito all'inizio dello scorso anno. Secondo la nuova disciplina temporanea, infatti, le stazioni appaltanti, oltre a poter procedere all'affidamento diretto di lavori fino ad un importo di 150.000 euro, di servizi e di forniture (inclusi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione sino a 75.000), possono fare ricorso alle nuove procedure negoziate semplificate, anche per gli affidamenti superiori ai limiti appena citati e fino alle soglie comunitarie. L'Albo è istituito attraverso modalità telematiche sulla piattaforma "TuttoGare" ed è gestito nel rispetto dei principi di non discriminazione, parità di trattamento, proporzionalità, trasparenza, concorrenza, rotazione, oltre che di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa. Con l'obiettivo di popolare l'Albo e garantire, quindi, la più ampia partecipazione, in vista dell'emanazione delle nuove procedure semplificate, gli operatori economici interessati sono invitati a registrarsi al portale TuttoGare e ad iscriversi agli elenchi dell'**AdSP MAM**. "Muoviamo un ulteriore passo in avanti sul fronte della semplificazione delle procedure - commenta il presidente dell'**AdSP MAM** Ugo Patroni Griffi - e allo stesso tempo offriamo ai privati uno strumento in grado di garantire la massima trasparenza e il rispetto delle norme più stringenti del Codice Appalti. Basti pensare che, solo nell'ultimo mese, con l'impegno profuso dall'Ufficio Gare, si è potuta ampliare la platea delle imprese iscritte di oltre cento operatori e le abilitazioni proseguono quotidianamente. Procedure trasparenti, efficienti e vantaggiose che valorizzano ulteriormente l'alleanza pubblico privato per la realizzazione di investimenti in favore della collettività e dei cittadini.



L' allarme di Giorgia Meloni «Le mire dei cinesi sul porto»

La presidente di Fratelli d' Italia denuncia la volontà di «avere il controllo degli scali di Brindisi e Taranto» Il riferimento sarebbe a un dossier dei servizi sul legame tra i turchi di Yilport e il colosso Cosco

Francesco RIBEZZO PICCININ I porti di Brindisi e Taranto nel mirino della Cina? A lanciare l' allarme, alla Camera dei deputati, è stata nelle scorse ore l' onorevole Giorgia Meloni, presidente e fondatrice di Fratelli d' Italia. La denuncia pubblica è arrivata durante la risposta di FdI alle comunicazioni del presidente Conte in vista del prossimo Consiglio europeo. Il riferimento potrebbe essere all' interesse dei turchi di Yilport che recentemente hanno scritto all' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale manifestando la volontà di gestire il traffico crocieristico nello scalo messapico recuperando, con una partnership pubblico-privato, il capannone ex Montecatini come terminal crociere. «Continuiamo, in Italia e in Europa, a moltiplicare le tasse sulla plastica - ha sottolineato la Meloni - per le aziende italiane ed europee, facendo finta di non sapere che i fiumi europei contribuiscono allo sversamento di plastica in mare per circa lo 0,8 per cento e che, in compenso, circa l' 80 per cento di quell' inquinamento è prodotto da nazioni come l' India e la Cina. Nazioni sulle quali non dite niente e che aiutate ad entrare in Italia. Perché a noi non sfugge neanche il tentativo dei cinesi di entrare nella gestione dei porti di Taranto e Brindisi. E allora, vede presidente Conte, ci sono visioni diametralmente opposte: al governo ci siete voi, che consentite ai cinesi di fare extra profitti perché devono rispettare le norme sull' ambiente e consentite che quei soldi vengano utilizzati per fare incetta di infrastrutture strategiche a casa nostra. Ci fosse Fratelli d' Italia al governo, noi ci batteremmo per chiedere che la Cina paghi i giusti dazi per l' inquinamento che produce nel mondo e utilizzeremmo quelle risorse per difendere le nostre infrastrutture strategiche, che è quello che dovrebbero fare l' Italia e l' Europa». Il riferimento sembra essere, anche alla luce di quanto emerso non solo sui giornali nazionali ma anche e soprattutto su testate notoriamente vicine alle posizioni sovraniste come Il Primato Nazionale, all' allarme lanciato dal Copasir - il Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica - riguardo all' alleanza commerciale tra l' operatore turco Yilport ed il colosso cinese Cosco. A quanto pare, infatti, una informativa dell' Aise, Agenzia informazioni e sicurezza esterna, vale a dire la nostra intelligence all' estero, ha acceso un faro sull' alleanza Yilport-Cosco. Rispetto alla questione, il Copasir ha richiesto alla stessa Aise un dossier dettagliato sulla vicenda. Il riferimento era, in particolare, al porto di Taranto ma nelle scorse ore la Meloni ha aggiunto, nella sua denuncia alla Camera dei deputati, anche la questione Brindisi. Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, tuttavia, sembra derubricare la questione a semplice scontro politico-ideologico e si concentra invece su questioni come la garanzia della concorrenza e della trasparenza. «Io penso - dice - che dobbiamo essere aperti agli investimenti esterni. Dopo di che, il tema principale è quello di permettere un' adeguata concorrenza. Cioè creare le condizioni perché gli investimenti avvengano a seguito di un confronto concorrenziale trasparente e soprattutto secondo i parametri dell' offerta economicamente più vantaggiosa. Il mio dovere, dunque, è quello di verificare che ci siano concorrenza e trasparenza. E che i diritti esclusivi, perché di questo si tratta, vengano attribuiti all' investitore che assicura gli investimenti ed i traffici maggiori. L' unico obiettivo che ha un presidente di **Autorità portuale**, infatti,



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

è favorire l' incremento dei traffici. Noi creiamo le condizioni perché il traffico si possa sviluppare, non portiamo direttamente i traffici. Quello lo fanno i privati. Noi, invece, creiamo le condizioni perché i privati possano investire e sviluppare i traffici. In questo senso, la fortuna della mia **Autorità portuale** è che noi abbiamo un vantaggio il nostro regolamento sulle concessioni è forse l' unico conforme alle direttive dell' **Autorità** di regolazione dei trasporti, avendo al suo interno, già predeterminati, condizioni di gara e pesi delle offerte, assicurando quindi a chi vuole investire che il gioco sia sempre leale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

TRE GIORNI DI EVENTI

Taranto port days, bilancio positivo

La valorizzazione della cultura del mare e della portualità in chiave sostenibile

È positivo il bilancio della seconda edizione dei "Taranto Port Days". Si è concluso infatti con una attenta partecipazione di pubblico il ciclo di iniziative promosse nell'ambito dell'evento lanciato per la prima volta nel 2019 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. Anche quest'anno, inoltre, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, rappresentata dall'avvocato Sergio Prete, in qualità di ente promotore dell'iniziativa sul territorio, ha potuto avvalersi della preziosa collaborazione di alcune associazioni culturali del territorio. Per il 2020, nello specifico, si è trattato di AFO6, Jonian Dolphin Conservation ed International Propeller Club -Port of Taras che hanno contribuito 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. Obiettivo primario, la 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 e premi hanno fatto parte del ricco cartellone di eventi diffusi anche grazie ad alcune dirette streaming. La serata conclusiva, in particolare, ha ospitato rappresentanti illustri del panorama istituzionale ed artistico nazionale ed internazionale. 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 Meucci, rappresentato dal vice-sindaco del Comune di Taranto, Fabiano Marti, per aver da sempre contribuito alla diffusione dei valori che ispirano la rinascita della città di Taranto in ottica ecosostenibile; la compagnia Marella Cruises - rappresentata da Danila Sassanelli di InterCruises Shore side & 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 dalla mamma Dora Stasolla - per aver contribuito a valorizzare il territorio tarantino a rinnovare il valore della bellezza; Michele Riondino - 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 - 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. 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





La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

in sinergia con il Comune di Taranto.

IL FATTO IN ATTESA DI ASSUNZIONE DAL NUOVO CONCESSIONARIO

«Sostenere l' Agenzia per il lavoro portuale anche dopo giugno 2021»

I sindacati chiedono tutela per gli operatori ex Tct

«In un momento storico che vede la logistica e la portualità volare 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 della indennità di mancato avviamento per ulteriori tre anni a seguire dalla scadenza prevista nel giugno 2021». Lo chiedono i segretari dei sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti in una lettera al premier Conte, ai ministri Catalfo, De Micheli, Boccia, Patuanelli, Provenzano e al sottosegretario alla presidenza, Turco. La copertura finanziaria dell' Agenzia portuale, nella quale si trova ora la manodopera ex Taranto container terminal, Evergreen, che dovrebbe essere riassunta gradualmente dal nuovo concessionario San Cataldo container terminal, del gruppo turco Yilport, nuovo terminalista a Taranto, scade infatti a giugno 2021. «Il terminal container di Taranto, gestito dalla multinazionale Evergreen - rammentano i sindacati -, 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 ed altrettanti indiretti con relative famiglie. Nell' attesa di riconsegnare l' infrastruttura nelle mani del un nuovo investitore - si evidenzia - veniva istituita la Taranto Port Workers Agency». «L' attività dell' Agenzia di somministrazione - affermano i sindacati dei trasporti - è finalizzata alla corretta erogazione dell' indennità di mancato avviamento al lavoro agli aventi diritto». «Con grande ed incessante impegno dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e delle organizzazioni sindacali, il terminal container di Taranto - dicono i sindacati - ha ripreso parzialmente l' operatività grazie all' arrivo di un nuovo player mondiale Yilport Holding tramite la sua controllata San Cataldo Container Terminal spa, ponendo nuovamente il porto di Taranto (primo/ultimo porto italiano da e verso Suez) all' attenzione mediatica e commerciale mondiale». Tuttavia, scrivono i sindacati, «nonostante l' emergenza Covid-19 e le difficoltà per le operazioni di recupero ed ammodernamento delle attrezzature portuali e degli impianti tecnologici, il terminalista ha già provveduto ad inglobare Taranto nell' itinerario di una linea commerciale, portando, con costanza le prime navi e permettendo così una prima fase di reintegro del personale». I sindacati dei trasporti, adesso, «stanno lavorando in concorso con l' Autorità portuale per accelerare il ritorno al lavoro di tutto il personale in carico all' agenzia tramite la creazione un proficuo e sinergico tessuto di imprese portuali, nel mentre procedono le relazioni industriali con il nuovo terminalista per ottimizzare il piano industriale triennale che concretizzi la messa in esercizio di tutte le attrezzature e impianti dell' infrastruttura e quindi i conseguenti incrementi produttivi e lavorativi». Però, evidenziano i sindacati, gli sforzi di tutti «hanno bisogno di molto più tempo di quello a disposizione per il pieno compimento». Di qui la necessità di sostenere l' Agenzia per il lavoro portuale anche dopo la fine delle risorse a giugno 2021.



Il Molo Polisetoriale ha superato lo stress test

Nei giorni scorsi operazioni di grande difficoltà con carichi non standard e fuori sagoma Sono state movimentate due piattaforme lunghe 30 metri e con un peso di 440 e 600 tonnellate

Alessio PIGNATELLI Una sorta di stress test con carichi maxi e due piattaforme da centinaia di tonnellate scaricate e inviate a destinazione. Il Molo Polisetoriale di Taranto, negli ultimi giorni, ha ospitato operazioni di project cargo ossia il trasporto marittimo di carichi non standard e fuori sagoma di un importante cliente internazionale. Un altro segnale che dimostra il ritorno graduale ma continuo di varie attività in quella che è tra le più importanti infrastrutture portuali del Mediterraneo. San Cataldo Container Terminal Spa, la società del gruppo Yilport che gestirà la banchina per 49 anni, ha gestito la movimentazione delle piattaforme dallo yard alla banchina e il carico a bordo nave con le operazioni di stivaggio e rizzaggio della merce. Operazioni complesse e particolarmente delicate sia per il peso delle piattaforme, sia per lo stesso valore industriale e tecnologico delle stesse. Da rilevare che queste attività sono state svolte da Scct in collaborazione con le aziende del territorio leader nella movimentazione di carichi eccezionali. Come fa sapere la stessa società, la movimentazione di due piattaforme è stata molto complessa: si tratta infatti di strutture enormi - una lunga 30 metri, larga 25 e alta più di 6 metri per un peso di 440 tonnellate; l'altra con le stesse dimensioni ma più alta di qualche metro e pesante oltre 600 tonnellate - e l'operazione è stata eseguita con l'ausilio di mezzi terrestri all'avanguardia. Inoltre Scct ha curato l'approdo della Happy Sky dell'azienda BigLift Shipping, una delle principali compagnie di navigazione per carichi pesanti al mondo, specializzata nel trasporto marittimo mondiale di ro-ro, carichi pesanti e carichi di progetto, con una storia che risale al 1973. Coinvolte tante unità lavorative con elevati know-how appartenenti alle varie aziende interessate dimostrando che anche in questo campo potrebbero essere oltremodo interessanti le prospettive future per il cluster jonico - si legge in una nota della San Cataldo - inoltre sul territorio sono presenti importanti realtà industriali che potrebbero essere interessate al project cargo marittimo in ambito energia, impianti/macchinari, aerospazio, veicoli speciali, difesa e cantieristica. Intanto prosegue il percorso di confronto non del tutto liscio con le organizzazioni sindacali. Nelle ultime settimane, a far discutere è stato il piano triennale dell'azienda che non ha lasciato soddisfatti i sindacati. Troppo prudente, è la stima delle organizzazioni sindacali che lamentano - con dei distinguo tra le sigle - alcuni impegni non rispettati. Ieri, c'è stato un incontro tra i rappresentanti delle categorie di trasporto di Cgil, Cisl e Uil e il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Sergio Prete. Un vertice preparatorio alla prossima riunione in cui sarà presente anche il management di Scct: è prevista per giovedì prossimo e sul tavolo bisognerà risolvere alcuni nodi tra cui la ricollocazione di circa una dozzina di lavoratori che ancora non è stata assunta sui settanta concordati. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



MANFREDONIA L' ATTIVITÀ DEL BACINO ALTI FONDALI HA UN PESO RILEVANTE SULL' ECONOMIA DEL COMPRENSORIO

Una pioggia di soldi sul porto per ristrutturarlo e rilanciarlo

Adesso c'è anche l'impegno del ministro delle infrastrutture

MANFREDONIA. «Entro la fine dell' anno si potrà disporre del progetto di fattibilità tecnico -economica, in corso di elaborazione da parte dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale e, all' esito della relativa istruttoria, finalizzata ad approfondire gli aspetti sia trasportistici che economici dell' opera, finanzieremo l' intervento nell' ambito di quelli localizzati nel sud per garantire lo sviluppo delle infrastrutture coerentemente con le strategie che abbiamo definito nell' allegato al Def del 2020, Italia Veloce». E' la risposta del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli, alla interrogazione esposta nel corso della seduta della Camera dedicata ai question -time, del deputato manfredoniano Antonio Tasso che aveva posto la questione del bacino alti fondali, detto porto industriale. La struttura da anni, praticamente dalla dismissione dello stabilimento Enichem, è priva delle necessarie manutenzioni oggi divenute strutturali. Il ministri riconoscendo la necessità «di rilevanti interventi manutentivi», ha quantificato in 80 milioni di euro la spesa per «la riqualificazione funzionale dell' infra struttura». Una presa d' atto e un impegno del Governo che lasciano ben sperare per una rivalutazione del porto di Manfredonia e per il suo rilancio nel contesto dei traffici marittimi, e dunque dell' economia non solo locale. Dello stesso avviso è il presidente dell' Aautorità di **sistema portuale** Patroni Griffi: «Si va» ha commentato «verso il pieno adempimento degli impegni assunti relativamente al porto di Manfredonia: affidamento del mercato ittico, stazione marittima, rimozione nastri trasportatori, dragaggi, deperimetrazione sin, zes e zona franca e da ultimo, ma assolutamente non ultimo come importanza, recupero e ristrutturazione del pontile alti fondali per cui il governo ha promesso il suo sostegno. Il porto di Manfredonia è quindi destinato ad assumere una funzione nodale nello sviluppo della Zes Adriatica, nelle sue aeree della Capitanata e del Molise». Dovrebbe essere quindi la volta buona per l' infrastruttura di fondamentale importanza non solo per Manfredonia, ma per un' area ben più ampia, come del resto lascia intendere la sua inclusione nel **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale assieme ai porti di Bari, Brindisi, Monopoli, Barletta, e come ha opportunamente ricordato il presidente Patroni Griffi a riguardo delle prospettive operative in funzione mercantile, turistica e organizzativa. Prospettive connotate nei programmi ma che stentano a decollare. Negli ambienti marittimi cittadini, l' im pegno del ministro De Michele è stato accolto con favore ma anche con prudenza. Ha destato qualche perplessità quel passaggio in cui subordina l' intervento statale «all' esito della relativa istruttoria, finalizzata ad approfondire gli aspetti sia trasportistici che economici dell' opera». La storia degli ultimi decenni del bacino alti fondali costruito a servizio dell' industria dell' Eni, è quanto mai emblematica e per tanti aspetti esplicativa. Finita l' era Anic-Enichem che su quel porto ha movimentato milioni di tonnellate di prodotti solidi e liquidi, è finita l' attività dello scalo. La richiesta di finanziamenti per la sua manutenzione e ristrutturazione si è arenata sulla domanda: a cosa dovrà servire quel porto?. In tutto questo tempo non si è riusciti a dare una caratterizzazione ai traffici portuali rimasti, come dicono le statistiche, a livelli amatoriali. L' auspicio concreto è che si sia finalmente riusciti a coniugare ristrutturazione del porto e flussi di traffici marittimi.



Gioia in controtendenza I volumi crescono del 38%

Nonostante l'emergenza la produttività non cala

Domenico LatinoGIOIA TAURO Il "miracolo" del **porto** di Gioia al centro del nuovo rapporto Sud del Sole- 24 Ore, che dedica al settore della portualità il servizio d' apertura. Lo scalo spicca per i volumi di traffico registrati che segnano un +38,7% rispetto al 2019, anno in cui i piazzali spesso restavano vuoti, le gru ferme e altri 500 portuali rischiavano il licenziamento dopo i 377 collocati in esubero nella Port Agency (oggi quasi tutti riassorbiti). Proprio quando per uno dei principali porti del Mediterraneo le sorti sembravano ormai segnante, senza l' ombra di alcun investimento all' orizzonte, con un piano da 130 milioni l' armatore di Msc Gianluigi Aponte, tramite la controllata Til, dopo aver acquisito la totalità delle quote societarie del terminal ne ha ribaltato la situazione nerissima portandolo a viaggiare sugli oltre 3 milioni di Teus, per superare entro fine anno Malta e Barcellona. La produttività dello scalo gioiese, inoltre, non è calata durante l' emergenza sanitaria. Il focus, che prende spunto dal 7. Report annuale "Italian Maritime economy, l' impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi" curato da Srm, società di ricerche e studi sul Mezzogiorno collegata al Gruppo Intesa San Paolo, dimostra che il Covid- 19, che ha impattato fortemente sul traffico marittimo da e per l' Italia (l' import export marittimo, nei primi sei mesi del 2020, è calato del 21% in valore) ha risparmiato il Mezzogiorno. La movimentazione di merci dai porti del Sud ha infatti subito una contrazione (in tonnellate) dello 0,8% contro l' 11,5% dell' Italia nei primi sei mesi del 2020 sul 2019 - precisa il dg di Srm, Massimo Deandreis - «grazie soprattutto alla forte vocazione ai settori agroalimentare ed energetico che non si sono mai fermati». Nel semestre passato ha tenuto soprattutto il traffico container, pari al 31% del totale gestito dai porti del Sud, contro la quota del 23% del traffico italiano. Il calo dei container movimentati dai porti meridionali è stato più contenuto rispetto a quanto registrato a livello Paese (2 punti percentuali in meno), e ciò è avvenuto soprattutto grazie alle performance di Gioia Tauro che ha mostrato un andamento in controtendenza. Nello studio riportato dal Rapporto Sud, Srm propone il «rilancio immediato delle Zone Economiche Speciali (Zes) per dare impulso ulteriore agli investimenti imprenditoriali» che, però, sono ancora in una fase di "stallo tecnico". Il Rapporto approfondisce anche il tema delle aree interne ricordando la scadenza indicata dal Cipe secondo cui entro il 31 dicembre di quest' anno devono essere firmati tutti gli Accordi di programma quadro. Ma nel Mezzogiorno, su 17 aree previste nella Strategia nazionale sono 9 quelle che hanno già firmato gli Apq, mentre per 8 aree la procedura è ancora in itinere.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Maurizio Trogu si prepara al cambio di guardia dopo tre anni e mezzo in città

Navi e cozze? «Si dovrà fare una scelta»

Il futuro del porto visto dal comandante della Direzione marittima

L'ultima operazione, il tormentato approdo dell'Alan Kurdi. Il ricordo più intenso, l'abbraccio della moglie di uno dei due naufraghi salvato dopo tre giorni in mezzo al Tirreno quando non ci si sperava più. Il capitano di vascello Maurizio Trogu, 59 anni, che tra pochi giorni lascerà il comando della Direzione marittima del nord Sardegna, insieme agli scatoloni - già pronti in ufficio - porta con sé i ricordi ma anche un bilancio concreto di opere e progetti per i porti, cuore e motore di ogni città di mare. L'economia del porto «Sono stati anni di grandi novità. L'accorpamento nell'**Autorità di sistema**, da una parte è stato sofferto, dall'altra ci ha dato modo di avere un interlocutore unico col quale sono stati avviati molti progetti, malgrado il rallentamento dovuto al lockdown. Tra questi la sistemazione del piazzale e degli attracchi, il riordino della cantieristica nella zona industriale ma soprattutto è stato quasi accantierato il dragaggio dei fondali che consentirà l'approdo delle grandi navi da crociera». Un tema sensibile, con il conflitto tra le diverse attività del golfo, in primis la mitilicoltura. È una convivenza possibile? «Per ora sì, ma credo che in futuro la comunità di Olbia dovrà scegliere e sarà una scelta politica», commenta Trogu:

«Non solo le navi da crociera, ma anche le navi passeggeri sono sempre più grandi. Inoltre Olbia, oltre a essere la porta della Sardegna, ha enormi prospettive nella cantieristica legata alla nautica da diporto. Oggi i grandi yacht come il Dilbar in inverno vanno a Barcellona o a Malta ma potrebbero restare qui. Se si deciderà di puntare su questo tipo di economia si dovrà pensare a una delocalizzazione degli impianti, ci sono altre aree adatte. Ma naturalmente è una decisione politica». Modello Tavolara Ieri il saluto col presidente dell'Amp di Tavolara, una delle quattro oasi ambientali marine del nord Sardegna. «Tavolara - racconta ancora Trogu - è un modello virtuoso di come si può fare protezione ambientale e portare ricchezza alla collettività ed è stato un piacere collaborare con loro. I parchi e le aree marine protette sono una risorsa e aiutano chi le visita a portare nella quotidianità comportamenti virtuosi». Nell'operazione Mare sicuro la violazione più frequente è l'occupazione abusiva del demanio ma quest'anno si sono anche registrati diversi incidenti in mare. «A causa della pandemia sono aumentati i noleggi di imbarcazioni per favorire il distanziamento ma l'inesperienza e la scarsa conoscenza dei fondali hanno causato parecchi problemi». I momenti critici La pandemia è stato uno dei momenti critici. «Bisogna dare atto ai nostri uomini di essere stati sempre là, in banchina. Sia quando sbarcavano solo i camion merci, e loro dovevano comunque avere contatti con gli autisti, che con la ripresa». L'Alan Kurdi, l'ultimo. Cosa resta, al di là del caso amministrativo? «Io sono stato comandante a Porto Empedocle e ho vissuto molte volte queste situazioni. Vedere i bambini sul ponte di queste imbarcazioni stringe il cuore, al di là di ogni polemica e retorica. Non ci si abitua mai». Caterina De Roberto.



Trapani, ecco il porto che verrà

Mario Torrente

Il porto di Trapani sta cambiando volto e si prepara alle nuove sfide dei traffici marittimi internazionali. Si va dalla nuova ringhiera di viale Regina Elena al dragaggio dei fondali passando per la ristrutturazione della Stazione marittima, il consolidamento delle banchine del molo Sanita e la rimozione della scogliera del fanale verde con l'obiettivo di migliorare l'operatività delle grandi navi per permetterne l'attracco in porto. Sono previsti interventi anche lungo la via Ammiraglio Staiti, dove tra le aiuole e un sistema trasparente per dividere la strada dalle banchine sarà realizzata una pista ciclabile. Alcuni lavori sono già partiti e conclusi, come il terminal per gli aliscafi mentre la Stazione marittima sarà completata entro maggio, come annunciato ieri dal presidente dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale **Pasqualino Monti** nel corso dell'incontro tenuto con gli operatori portuali. Nel lungo periodo, nell'ambito di una programmazione dunque ancora da definire, si parla poi della possibilità dell'allungamento del molo Garibaldi e della realizzazione di un terminal per navi da crociera nel molo a 'T' davanti la Capitaneria di porto. Intanto, però, ci sono gli appalti che nei prossimi mesi andranno in gara, come il consolidamento delle banchine e la rimozione della scogliera del fanale verde, ripetutamente con un investimento previsto di 8 e 6 milioni di euro. C'è poi il dragaggio del porto, per un importo complessivo di 67 milioni di euro già finanziati con fondi europei, che permetteranno di portare i fondali ad 11 e 10 metri consentendo così l'ingresso delle navi con maggiore pescaggio. Da questo fronte, come prospettato da **Pasqualino Monti**, il progetto è ormai in dirittura d'arrivo. L'azione di riqualificazione dello scalo trapanese messa in campo dell'Autorità portuale di sistema passerà anche dalla zona del porto peschereccio, dove l'Autorità di sistema lancerà un concorso di idee internazionale, incentrato proprio nella zona che da Torre di ligny passa per il villino Nasi, il Lazzaretto per arrivare alla Colombaia. E già sono stati avviati i primi contatti con gli ordini professionali. Insomma, un'azione a tutto campo dove la parola d'ordine resta sinergia a tutto campo con gli enti ed il massimo impegno degli uffici dell'Autorità portuale della Sicilia occidentale guidata da **Pasqualino Monti**. ASCOLTA L'INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'AUTORITA' PORTUALE **MONTI**.

