



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 03 ottobre 2020**



Prime Pagine

03/10/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 03/10/2020	8
03/10/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 03/10/2020	9
03/10/2020	Il Foglio Prima pagina del 03/10/2020	10
03/10/2020	Il Giornale Prima pagina del 03/10/2020	11
03/10/2020	Il Giorno Prima pagina del 03/10/2020	12
03/10/2020	Il Manifesto Prima pagina del 03/10/2020	13
03/10/2020	Il Mattino Prima pagina del 03/10/2020	14
03/10/2020	Il Messaggero Prima pagina del 03/10/2020	15
03/10/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 03/10/2020	16
03/10/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 03/10/2020	17
03/10/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 03/10/2020	18
03/10/2020	Il Tempo Prima pagina del 03/10/2020	19
03/10/2020	Italia Oggi Prima pagina del 03/10/2020	20
03/10/2020	La Nazione Prima pagina del 03/10/2020	21
03/10/2020	La Repubblica Prima pagina del 03/10/2020	22
03/10/2020	La Stampa Prima pagina del 03/10/2020	23
03/10/2020	Milano Finanza Prima pagina del 03/10/2020	24

Primo Piano

02/10/2020	Informare Lunedì due tavole rotonde della Filt Cgil su trasporto marittimo e porti	25
03/10/2020	La Gazzetta Marittima Dall'assemblea Assoporti il rilancio del 'sistema dei sistemi'	26

Trieste

02/10/2020	FerPress FVG: Pizzimenti, pressing su Governo per attuazione dei punti franchi nel porto di Trieste	28
------------	---	----

02/10/2020	Il Nautilus		29
Trieste-Patrasso linea diretta ro-ro			
02/10/2020	Informare		31
Confetra FVG sollecita l'uso del regime di Porto franco di Trieste per creare lavoro e sviluppo			
02/10/2020	Informazioni Marittime		32
Confetra Friuli Venezia-Giulia: 29 settembre data storica			
02/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	34
Confetra Fvg: Trieste assume ruolo europeo			
03/10/2020	La Gazzetta Marittima		36
HHLA investe a Trieste			
01/10/2020	tryeste.wordpress.com		37
HHLA e Piattaforma Logistica: le prospettive internazionali per il Porto e per Trieste			

Venezia

03/10/2020	Corriere del Veneto	Pagina 4	<i>Francesco Bottazzo</i>	41
Pioggia, onde, vento e notti insonni Scatta l'ora «X», il Mose si alza				
03/10/2020	Il Gazzettino	Pagina 10	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	43
Il giorno del Mose «Ma la piazza sarà bagnata lo stesso»				
03/10/2020	Il Gazzettino	Pagina 26	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	44
Mose, vietato sbagliare La novità: si alzerà 2 ore prima per prudenza				
03/10/2020	Il Resto del Carlino	Pagina 19		46
Arriva l'acqua alta: Mose in azione				
03/10/2020	Libero	Pagina 12		47
E sondazioni al Nord Venezia pronta ad attivare il Mose				
02/10/2020	Informare			48
Sbloccate le opere l'escavo del canale Malamocco-Marghera, principale arteria del traffico portuale veneziano				
02/10/2020	Informazioni Marittime			49
Venezia, al via i dragaggi sul Malamocco-Marghera				
03/10/2020	Il Gazzettino	Pagina 38	<i>DIEGO DEGAN</i>	50
Gpl, nuovo emendamento: ora c'è il nodo ripristino				

Savona, Vado

03/10/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 27	<i>G. B.--</i>	51
Yacht in fiamme, evacuato il porto				
03/10/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 39		52
Loano, yacht in fiamme evacuate trenta persone dal porticciolo turistico				
02/10/2020	Savona News			53
Yacht a fuoco a Loano: l'odore di materiali bruciati portato dal vento sino all'entroterra				

Genova, Voltri

03/10/2020	Il Secolo XIX	Pagina 11		54
I porticcioli liguri battono la crisi grazie alle barche degli italiani				
03/10/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria	Pagina 9		55
Accordo per sveltire le operazioni in porto				
02/10/2020	Genova24			56
Zones Portuaires: dj sui rimorchiatori, visite alle gru, arte e convegni per scoprire Genova oltre le cinte doganali				

02/10/2020	Informazioni Marittime		58
Anche Genova potenzia le dogane portuali			
02/10/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	59
Genova: intesa tra AdSp e Dogane			
02/10/2020	Port News	REDAZIONE PORT NEWS	60
Genova, accordo con le Dogane			
02/10/2020	BizJournal Liguria		61
Salone Nautico, gli appuntamenti di oggi			
02/10/2020	Il Nautilus		63
60° SALONE NAUTICO DI GENOVA - TUTTI GLI APPUNTAMENTI DI OGGI 2 OTTOBRE			
02/10/2020	Il Nautilus		65
60° SALONE NAUTICO DI GENOVA - GLI EVENTI COLLATERALI DEL 2 OTTOBRE			
02/10/2020	Sea Reporter		67
Apre i battenti la 60° edizione del Salone Internazionale di Genova			

La Spezia

02/10/2020	Corriere Marittimo		69
Crocierismo - Rifornimento di Gnl a Spezia, presentato il regolamento del porto			
02/10/2020	Ship Mag		70
Spezia primo porto italiano a GNL: saranno utilizzate delle bettoline			
02/10/2020	Shipping Italy		71
La Spezia ha alzato il velo sul primo rifornimento di Gnl ship-to-ship per Costa Crociere			

Ravenna

03/10/2020	La Gazzetta Marittima		72
Nel porto di Ravenna sdoganamento in mare			

Marina di Carrara

03/10/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 38	73
«Erosione? Il porto può essere una sorgente di sabbia sicura»			

Livorno

03/10/2020	La Nazione (ed. Pisa-Pontedera)	Pagina 43	74
«Darsena Europa da velocizzare»			
03/10/2020	La Gazzetta Marittima		75
Recovery Fund e porto di Livorno			
03/10/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 59	77
'Un mare di colori' di George Tatge			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/10/2020	Corriere Adriatico	Pagina 9	78
Chiesti a Roma i fondi extra per la logistica			

03/10/2020	Corriere Adriatico Pagina 9	79
	Il porto conquista spazi con le altre opere a mare	
03/10/2020	Corriere Adriatico Pagina 9	80
	Si raddoppia il bacino Fincantieri	
03/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39	81
	Tettoia pericolante, scatta il divieto allo Scalo	
03/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	82
	«Possiamo dragare il fondale portandolo ai 14 metri richiesti»	
03/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	83
	La 22 sarà pronta entro fine anno	
03/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	84
	Traghetti agli ex silos e banchina per yachts	
03/10/2020	Corriere Adriatico Pagina 8	85
	Rotta sull' ampliamento traghetti all' area ex silos	
02/10/2020	Ansa	87
	Porto: Ancona, traghetti davanti ex silos e spazio maxi yacht	
02/10/2020	Centro Pagina <i>ALESSANDRA NAPOLITANO</i>	89
	Porto di Ancona: traghetti dove c' erano i silos e yacht nella banchina davanti Fincantieri	
02/10/2020	Cronache Ancona	90
	Rivoluzione al porto: traghetti dove c' erano i silos e banchina per gli yacht	
02/10/2020	FerPress	92
	Porto di Ancona: prosegue la trasformazione per il futuro dello scalo e per la sua crescita	
02/10/2020	Informare	94
	Nel porto di Ancona nuove aree da destinare alle merci convenzionali, ai rotabili e ai passeggeri	
02/10/2020	Informatore Navale	96
	NUOVI SPAZI NEL PORTO DI ANCONA	
02/10/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	98
	Ancona: progetto di trasformazione del Molo sud	
02/10/2020	Ship Mag	100
	Ancona: in vista nuovi spazi per traffici di merci varie, passeggeri, Ro-Ro e Ro-Pax	
02/10/2020	Shipping Italy	102
	Nuovi spazi e banchine nel porto di Ancona per navi ro-pax e merci varie	
03/10/2020	La Gazzetta Marittima	104
	Ancona, dall' emergenza alla ripartenza	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/10/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	106
	«La nostra itticultura tutela l' ambiente»	

Napoli

02/10/2020	Ansa	107
	Porti: Covid, crociere giù del 95% e traffico merci del 40	
02/10/2020	Stylo 24	108
	Porti, effetti devastanti del Covid: traffico merci ridotto del 40%	
02/10/2020	The Medi Telegraph	109
	Giamberini: "Anche Napoli ha sofferto, ma siamo riusciti a limitare i danni" / L' INTERVISTA	
02/10/2020	(Sito) Adnkronos	110
	Logistica e ricerca protagoniste al Port&ShippingTech	

02/10/2020	Eco Seven		111
<hr/>			
02/10/2020	FerPress		112
<hr/>			
03/10/2020	Giornale d'Italia		113
<hr/>			
02/10/2020	Il Nautilus		114
<hr/>			
02/10/2020	Informazioni Marittime		115
<hr/>			
02/10/2020	Intrage		116
<hr/>			
02/10/2020	Sea Reporter		118
<hr/>			
02/10/2020	Ildenaro.it		119
<hr/>			
02/10/2020	Ildenaro.it		120
<hr/>			
02/10/2020	Transportonline		121
<hr/>			

Taranto

03/10/2020	Milano Finanza Pagina 29	<i>GUIDO SALERNO ALETTA</i>	122
<hr/>			
03/10/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 1		125
<hr/>			
03/10/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 3		126
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

03/10/2020	La Gazzetta Marittima		127
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

03/10/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 12		128
<hr/>			

Focus

03/10/2020	Milano Finanza Pagina 27	<i>ANDREA PIRA</i>	129
<hr/>			
02/10/2020	Affari Italiani		131
<hr/>			
02/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	132
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Oggi il via da Monreale
Il Giro parte con il botto:
discesa da 100 km all'ora
di **Marco Bonarrigo, Gaia Piccardi**
e **Paolo Tomaselli** alle pagine 48 e 49



In Bielorussia
Il nostro sogno ingenuo:
una rivoluzione pacifica
di **Svetlana Aleksievic**
a pagina 17



Cure sperimentali per il presidente. Una collaboratrice stretta, l'ex modella Hope Hicks, è malata: la Casa Bianca sapeva

Trump positivo: in ospedale

«Ha la febbre, è affaticato». Anche Melania contagiata: troppi come noi negli Usa

LA GRANDE INCOGNITA

di **Giuseppe Sarcina**

Ora che ha colpito drammaticamente Donald Trump, il Covid-19 metterà l'America davanti a un'operazione verità inutilmente invocata dagli scienziati per mesi. Da una parte amici e avversari politici, negli Stati Uniti e nel mondo, augurano al presidente americano di riprendersi presto. Ma, nello stesso tempo, si interrogano su come reagirà alla nemesi del virus, che prima di lui ha investito altri negazionisti come il britannico Boris Johnson e il brasiliano Jair Bolsonaro.

All'inizio della giornata i medici della Casa Bianca hanno minimizzato: «Ha sintomi lievi, come se fosse un raffreddore». In serata, però, sia pure come «misura precauzionale», Trump è stato trasportato in elicottero in ospedale. Subito il portavoce dello Studio Ovale ha precisato: il presidente resta al comando.

Trump, dunque, non arretra: sarà questa la strategia per tenere viva la sua campagna elettorale e le speranze di vincere le elezioni del 3 novembre. Non potrebbe fare diversamente. Fin dal gennaio scorso si è infilato in una strada senza ritorno. Ha scommesso, sbagliando, sulla volatilità del coronavirus; ha litigato con Anthony Fauci e gli altri medici; ha trasformato la mascherina in un feticcio politico, sbeffeggiando chi, come Joe Biden, l'ha sempre indossata.

continua a pagina 3



Donald Trump (74 anni) saluta la sua consigliera Hope Hicks (31): sarebbe stata lei a contagiarsi durante uno spostamento sull'elicottero presidenziale. Nel riquadro la moglie Melania (50), anche lei con il Covid

COSA SUCCEDERÀ
Stop ai comizi
Una campagna a rischio

di **Massimo Gaggi**

Ifan di Trump minimizzano: colpito dal coronavirus il presidente si rialzerà, mostrerà che combatte e riesce a spuntarla anche in condizioni difficili. C'è del vero: il Covid non farà perdere al presidente nemmeno un voto del suo zoccolo duro. Ma il contagio è comunque, per lui, un colpo pesantissimo.

continua a pagina 6

GIANNELLI



continua a pagina 6

Donald Trump è positivo al Covid, ed è stato ricoverato in un ospedale militare, dove rimarrà alcuni giorni. Il presidente americano è «affaticato e ha la febbre», sarà sottoposto a cure sperimentali. Contagiata anche la moglie Melania. Sarebbe stato contagiato dalla sua consigliera Hope Hicks che era risultata positiva al Covid-19 già da mercoledì quando lei e Trump erano insieme sull'elicottero presidenziale per partecipare a un incontro in New Jersey. La Casa Bianca sapeva ma non ne ha dato notizia.

da pagina 2 a pagina 6

IL MONITORAGGIO IN ITALIA

Quei casi in 917 scuole

di **Valentina Santarpià**

C'è almeno un positivo al Covid in 917 scuole italiane. È il primo risultato del monitoraggio compiuto da due giovani ricercatori. In attesa dei dati ufficiali dei ministeri dell'Istruzione e della Salute.

da pagina 8 a pagina 11

A CATANIA

Processo a Salvini L'ipotesi di sentire Conte e Di Maio

di **Giovanni Bianconi**
e **Goffredo Buccini**



Matteo Salvini, 47 anni, ieri a Catania

E' il giorno dell'udienza preliminare del processo a Matteo Salvini. Imputato a Catania per il caso della nave Gregoret. «Fiducia nei magistrati, ma giustizia da riformare» dice il leader leghista. Tensione per i cortei degli antagonisti. E il giudice potrebbe sentire anche il premier Conte e Di Maio.

alle pagine 12 e 13

L'inchiesta Verifiche della Santa Sede sui soldi in Australia

«I bonifici di Becciu a chi accusava il rivale»

di **Florenza Sarzanini**

CINQUE SECOLI FA E ADESSO

Vaticano-Cina: la storia, i dubbi

di **Ernesto Galli della Loggia**

Dietro la vicenda del rapporto tra la Santa Sede e la Cina c'è una lunga storia. Una storia che merita di essere conosciuta per capire che cosa oggi c'è in gioco. Comincia cinque secoli fa, quando in seguito alla diffusione in Europa della riforma protestante la Chiesa cattolica perse il controllo religioso (e per più versi politico) di metà del continente.

continua a pagina 36

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Zingaretti attende lo scatto

Conte sta fermo e Zingaretti aspetta, come nel più classico dei surplace che nel ciclismo precede lo scatto. Perché immobili a lungo non si può stare. continua a pagina 14

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il balzo indietro con cui, a Bruxelles, una terrorizzata Angela Merkel ha accolto l'irruzione dell'avv. Conte nel suo metro e mezzo di competenza, rifiutandogli la stretta virile per sostituirla con un goffo saluto a mani giunte modello namasté, può significare tante cose. La prima è che Angela si fosse dimenticata dell'avvenuto transito del nostro premier desavvinizzato dal fronte sovranista a quello progressista. In quel caso ci sarebbe da capirla, perché questo virus è un tipo permaloso e sta mostrando una inquietante predilezione per i populistici che lo snobano: Boris Johnson, Bolsonaro, l'autarca bielorussa Lukashenko (quello che proponeva di curarlo con la vodka) e adesso l'autarca newyorchese Donald Trump, salito agli onori della ricerca scientifica per

Volo d'Angela



avere propugnato di combattere il Covid bevendo candeggina. Né a tranquillizzare la prudente cancelliera sarà bastato ricordarle che adesso Conte frequenta solo politici di sinistra, perché il caso vuole che l'unico leader progressista al mondo a essere colpito dal virus sia stato proprio il principale alleato del nostro premier, Nicola Zingaretti. Tra gli analisti si sta però facendo strada un'interpretazione diversa del salto all'indietro merkeliano. Angela non avrebbe avuto paura per la sua salute, ma per il suo portafogli. Si tratterebbe di un riflesso condizionato: appena ha visto avvicinarsi un italiano ha subito pensato che volesse chiederle un prestito (incondizionato).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

SUSTENIUM IMMUNO ADULTI
SUSTENIUM IMMUNO JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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





Trump s'è preso il Covid (come la First Lady) e lo avrebbe nascosto almeno per un giorno. Il campione delle fake news che snobbava il virus non perde il vizio



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Sabato 3 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 273
Redazione: via di Sant'Erasmo 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 ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PARLA DI BATTISTA

“Pronto all'uscita se il M5S fa patti organici coi dem”



DE CAROLIS A PAG. 4

DOMANI E LUNEDÌ

Ballottaggi in 54 comuni: Pd e 5S insieme in 7 città

SALVINI A PAG. 4

INTERVISTA DE SIERVO

“Ora gli elettori scelgano i propri rappresentanti”

TRUZZI A PAG. 5

NUOVI GUAI LEGHISTI

Scuola politica del senatore Siri: i pm indagano

VERGINE A PAG. 10

BELLINI, PENTITO NERO

Nel verbale l'altra Trattativa: Stato, mafia e massoni

CALAPÀ A PAG. 11



OGGI IL PROCESSO Catania: ecco le accuse al leader leghista

Gregoretto, Salvini gradasso: “Al giudice io non rispondo”

Il presunto sequestro di persona per i migranti bloccati nel 2019 sulla nave. In città sfilò anche l'allieva Meloni (col suo sindaco condannato). In ballo la leadership della destra

CAPORALE, DE LUCA E PROIETTI A PAG. 8 - 9



COVID ALTRI 900 FOCOLAI. ALLARME DI GOVERNO E CRISANTI

“Se i contagi salgono si perde il controllo”



“PEGGIORAMENTO” PER L'ISS “L'EPIDEMIA AVANZA”. IL VIROLOGO: “RISCHIA DI SALTARE IL TRACCIAMENTO” 137 MORTI IN FRANCIA

MANTOVANI, PASCIUTI E RONCHETTI A PAG. 2 - 3

» LA STORIA La figlia Alessandra: “Ma non odio”
“Teresa, madre coraggio fatta uccidere dal mio stupratore”

» Selvaggia Lucarelli

Quella di Teresa Buonocore è una vicenda quasi dimenticata, sepolta dagli anni, declassata a storia di serie B, come certe storie gigantesche di cui nessuno sembra accorgersi finché non si soffiava sulla polvere.



E a soffiare sulla polvere viene fuori il volto di una donna, Teresa, che nel 2008, a Portici, denunciò l'uomo che per anni aveva abusato di sua figlia Alessandra, a quel tempo tredicenne.

A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- Morelli e Paganini Dopo il Sì a pag. 13
- D'Agostino Becciu e la Chiesa a pag. 13
- Valentini Anticorpi per Trump a pag. 13

DOPO IL DELITTO DI LECCE

Il Male non è solo “Sud dei Santi”: lo scrittore e la polemica sul social

OMAR DI MONOPOLI A PAG. 19



CHE C'È DI BELLO

Il thriller di Desplechin e l'America anni 70 che sa tanto di Trump

DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Trump ha il Coronavirus. Strano che l'abbia dichiarato

WWW.SPINOZA.IT

Cazzaretti

» Marco Travaglio

Comincia dinanzi al giudice di Catania l'udienza preliminare del processo a Matteo Salvini per il presunto sequestro di persona di 131 migranti soccorsi nel Mediterraneo il 25 luglio 2019 e bloccati per sei giorni, fino al 31, al largo delle coste italiane sulla nave Gregoretto della Marina militare. Il leader imputato ha convocato a Catania i suoi parlamentari e alleati per fare il martire e buttarla in caciara. E, a leggere o ascoltare certi opinionisti, ci è riuscito: nessuno ha capito perché lo processano. Nemmeno lui. Infatti l'altro giorno ha twittato, restando serio: “La memoria difensiva per il mio processo come ‘sequestratore di persona’ che ho consegnato alla D'Urso è scaricabile qui...”. Figurarsi la gioia dei giudici nell'apprendere che la memoria non è stata depositata in cancelleria, ma a Non è la D'Urso. Il testo, poi, pare scritto da un buontempone che vuol vederlo all'ergastolo. Vi si legge che i migranti sulla nave godevano ottima salute (come i sequestri di persona fossero leciti purché l'ostaggio sia in gran forma e venga trattato bene). E che non vi fu “alcuna illecita privazione della libertà”, ma una semplice “attesa per organizzare il trasferimento presso la destinazione finale” (cosa che si può sostenere per le imbarcazioni delle Ong straniere, il cui diritto di sbarco sempre e solo in Italia è opinabile, ma non per una nave militare italiana). Ma il capolavoro assoluto è l'insistenza sul “puro coinvolgimento del governo”. Che in quei giorni non tenne alcun Consiglio dei ministri sulla questione, anche perché il Cazzaro dirigeva il traffico dal Papeete e non parlava più con Conte né con Di Maio (mancavano pochi giorni alla crisi).

La responsabilità penale è personale e la Costituzione parla chiaro: “I Ministri sono responsabili collegialmente degli atti del Consiglio dei Ministri e individualmente degli atti dei loro dicasteri”. Eppure persino Paolo Mieli scrive sul Corriere che Conte “è stato assai fortunato” a non finire imputato con Salvini. Dimentica che, per il blocco di una nave (la Diciotti, un anno prima) deciso da tutto il governo, Conte, Di Maio e Toninelli si autodenunciarono per essere processati con l'allora ministro dell'Interno. E furono indagati anch'essi per sequestro di persona dalla Procura di Catania. Ma poi il Tribunale dei ministri li archiviò, perché ciascun ministro è responsabile dei propri atti e quel blocco l'aveva firmato Salvini. Noi restiamo convinti che il reato di sequestro di persona non si attaglia ai blocchi Salvini delle navi Diciotti, Gregoretto, Open Arms, Sea Watch ecc: che restarono, sì, forzatamente al largo delle coste italiane, ma pur sempre libere di muoversi in cerca di altri porti sicuri.

SEGUE A PAGINA 24



IL FOGLIO

quotidiano



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano, Tel 06 589300.1

Sped. in Abb. Postale - DL 558/2003 Conv. L. 44/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXV NUMERO 236 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 3 E DOMENICA 4 OTTOBRE 2020 - € 2,50

SCARICA
IMMUNI,
FA' ANCHE
TU QUALCOSA DI
NEGATIVO
PER IL
PAESE!



~~MAX~~
STAY NEGATIVE!



il Giornale



9 77124 883008

SABATO 3 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 235 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

CSA 1324/971 / Giord. Inf. not. 2018/2019

INIZIA IL PROCESSO

Salvini attacca: «Una violenza alla Costituzione»

La vigilia dell'udienza sul caso Gregoretti, che potrebbe aprire un processo per Matteo Salvini, è preparata da un bagno di folla con i leghisti chiamati a raccolta a Catania. Il leader del Carroccio in Sicilia si gioca tutto, nel giorno in cui anche Forza Italia e Fdi vanno in piazza per difendere l'alleato dall'assalto delle toghe.

Bracalini alle pagine 8-9

IL FANTASMA DI BOSSI

di Adalberto Signore

«A fare a gara a fare i puri, troverai sempre uno più puro che ti epura», diceva saggiamente Pietro Nenni. E chissà che oggi, accerchiato su molti fronti e con la prospettiva di nuove elezioni politiche nel lontano 2023, Matteo Salvini non si stia accorgendo di quanta verità ci fosse nelle parole dello storico leader socialista.

Quella che si apre questa mattina a Catania, infatti, è solo una delle tante linee di fuoco con cui dovrà confrontarsi nei mesi a venire il leader della Lega. E, peraltro, è di tutta evidenza che il caso Gregoretti è una vicenda squisitamente politica nella quale si prova a dare la croce addosso a Salvini per decisioni prese da un intero governo (il cui premier, peraltro, ancora oggi siede a Palazzo Chigi). Il punto, però, è l'accavallarsi di indagini e inchieste, ben più rischiose - politicamente parlando - delle due accuse per sequestro di persona legate al respingimento delle navi Gregoretti e Open Arms. Sono quelli - la vicenda Fontana e l'inchiesta sui commercialisti - i fronti che preoccupano un Salvini ben consapevole di quanto sia difficile giocare di rimessa con la magistratura, a meno di non volere fare una campagna elettorale permanente. Il che, però, stona con i mesi a venire, in cui il dibattito sarà incentrato sull'emergenza Covid e su come investire i soldi del Recovery fund. Non è un caso che l'ex ministro dell'Interno abbia già da qualche settimana ritardato i toni, evitando quelli più bruschi, nel tentativo di fermare la discesa di consensi (confermata dagli ultimi sondaggi).

Sullo sfondo, con una prospettiva di così lungo periodo senza elezioni, il timore è quello della nemesis bossiana. Nel 2012, infatti, il fondatore della Lega passò nel giro di poche settimane dagli applausi scroscianti dei comizi alla celebre «notte delle scope» con Roberto Maroni a decantare la «pulizia» del partito. Un passo indietro, quello di Umberto Bossi, dovuto allo scandalo Belsito (e relativa inchiesta) e che ha di fatto aperto la strada a Salvini. Passato quasi un decennio, qualche timido segnale che la storia possa ripetersi si scorge. Ecco perché l'ex ministro è così preoccupato dal calo di consensi, ben cosciente che se dovesse scendere sotto il 20% si scavallerebbe una soglia psicologica che potrebbe aprire la strada a scenari imprevedibili. E questa volta a fare le veci di Maroni prima e Salvini poi potrebbe esserci Luca Zaia. Che, è vero, è concentrato sul Veneto e non pare brigare per guidare il Carroccio. Ma che oggi è il più autorevole rappresentante della Lega delle origini, quella fieramente autonomista e dedicata solo agli interessi del Nord. Il progetto alternativo a quella Lega «nazionale» tanto cara a Salvini e così poco amata dal cuore lombardo-veneto del leghismo.

*IN ITALIA: FAITE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SINDACATI IN UN VOTO IN CONTRASTO AL PROSSIMO 11 OTTOBRE

IERI ANCORA 2.500 CASI, ANCHE IL CALCIO TREMA

Impennata dei contagi in Italia, Trump ricoverato

Si va verso l'obbligo delle mascherine. Il presidente Usa e Melania positivi

I numeri della seconda ondata in Italia cominciano a preoccupare. Così, mentre per il secondo giorno consecutivo i nuovi positivi sono 2.500, molte regioni tornano all'obbligo di mascherina all'aperto. Un provvedimento che presto potrebbe diventare nazionale, anche perché l'Iss vede nero: «Si rischia un rapido peggioramento». E an-

che il calcio ora teme lo stop. Intanto negli Stati Uniti la notizia è che Donald Trump e la moglie Melania sono entrambi positivi al Covid e il presidente usa è stato ricoverato «per un eccesso di cautela» in un ospedale militare.

servizi da pagina 2 a pagina 7



L'IMPATTO SUL VOTO NEGLI USA

Così Donald cavalca l'effetto Covid

Micalessin a pagina 7

GRILLINI A PEZZI

Disonestà, disonestà E Rousseau chiude

Troppi morosi fra i 5 stelle, Casaleggio dimezza il sito

SCURE SULLE SCUOLE CORANICHE

La lezione di Macron sull'islam: «Vogliono controllare la società»

Francesco De Remigis

a pagina 14



PUGNO DURO Il presidente francese Emmanuel Macron

di Francesco Maria Del Vigo

Sono nati al grido di «Onestà! Onestà!» e ora rischiano di morire al grido di «Disonestà! Disonestà!». Il paradosso grillino sta diventando co-

si allegramente tragico da far venire il sospetto che sia stato scritto da un comico (Grillo escluso). Perché ora a gridare «Onestà! Onestà!» (...)

segue a pagina 11 con Di Sanzo

AL CONSIGLIO UE TRATTATIVE IN SALITA

Sul Recovery si mette male Più lontani i soldi all'Italia

Gian Maria De Francesco

Le parole del premier Conte al termine del Consiglio Ue straordinario di Bruxelles sono sintomatiche del terrore che sta assalendo la maggioranza di governo. I tempi per l'approvazione del Recovery Fund si stanno allungando.

a pagina 12

IL PD IN PRESSING SUGLI ALLEATI

Sicurezza, stop ai decreti Ma sul Mes resta lo stallò

Cesaretti a pagina 13



di Nicola Porro
Zuppa di Porro
Quattro bugie sul reddito (senza contare i delinquenti)

Contestare il reddito di cittadinanza (Rdc) per il fatto che taluni delinquenti lo prendano è un errore. Tutti i programmi di spesa pubblica hanno effetti controversi ed errori di attribuzione. Soprattutto se si spendono ingenti risorse: un italiano ogni venti ha portato a casa poco più di tremila euro, ma ancora non è chiaro chi esattamente li abbia pagati.

In questo caso ciò che è detestabile è la messe di frotole raccontata al momento dell'ideazione del programma e sulle quali oggi si sorvolano o peggio (...)

segue a pagina 13

CASO A MILANO, LA DENUNCIA DEI GENITORI

Se i bimbi malati di cancro restano senza scuola

di Giannino della Frattina

«L'istruzione in Italia non è un diritto per tutti». Sono un allarme e soprattutto un grido di disperazione quelli lanciati dal Comitato genitori Lit del Reparto di Pediatria complessa all'Istituto nazionale dei tumori di Milano. Indignati «per essere stati dimenticati dal governo». Perché la scuola è cominciata ovunque, «ma (...)

segue a pagina 4



L'ADDIO E LO SPOT INSIEME

Checco saluta Mirko l'amico «speciale» di battaglie scorrente

Barbieri a pagina 18

IL GIORNO

SABATO 3 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Inverigo, la commissione d'inchiesta: catena di errori

**Frontale fra due regionali
Strigliata a Trenord:
«Manca la formazione»**

Bandiera a pagina 15



Allarme Covid: rapido peggioramento

L'Istituto superiore di Sanità ora è pessimista. Aumentano contagi e ricoveri. Focolai nei luoghi di lavoro e nelle scuole
L'ipotesi: mascherine obbligatorie in tutta Italia, anche all'aperto. Campagna del governo: scaricate la App Immuni

Servizi
da p. 3 a p. 5

Migranti, accuse strumentali

**Se Salvini
va alla sbarra
perde lo Stato**

Bruno Vespa

Oggi Matteo Salvini comparirà davanti al giudice dell'udienza preliminare di Catania con l'accusa di sequestro di persona aggravato. Il procedimento ha avuto uno sviluppo singolare. La Procura di Catania aveva chiesto il proscioglimento di Salvini, il Gip ha ordinato l'imputazione coatta e a quel punto il Pm ha dovuto mandarlo dinanzi al Parlamento. Qui, come è noto, la nuova maggioranza di governo lo ha spedito a giudizio dinanzi al Gip. Questo giudice ha due possibilità: senza nemmeno entrare nel merito dei fatti, può ritenere che l'ex ministro dell'Interno abbia agito nel perimetro dei suoi poteri.

Continua a pagina 2

**TRUMP E MELANIA CONTAGIATI DALLA CONSIGLIERA DEL PRESIDENTE
BOMBA DEL VIRUS A UN MESE DAL VOTO USA: VACILLA LA SFIDA ELETTORALE**



Donald Trump,
74 anni,
con la consigliera
Hope Hicks, 31 anni

«È STATA LEI»

Pioli, De Carlo e Bolognini da p. 6 a p. 9

DALLE CITTÀ

Milano

**Istituto Tumori
Senza scuola
bambini
e ragazzi malati**

Anastasio nelle Cronache

Milano

**Bruciate le auto
di chi combatte
per la legalità**

Vazzana nelle Cronache

Milano

**Blitz in gioielleria
arraffa orologi
ma viene arrestato**

Palma nelle Cronache



Pesaro, avverte se la sua padroncina sta male

**Nina, il cane anti diabete
Il suo fiuto salva Mia**

Vitali Rosati a pagina 12



Leotta confessa: fui vittima di colpi bassi e battute

**Diletta senza segreti
«Io, sabotata dalle donne»**

Degli Antoni alle pagine 20 e 21



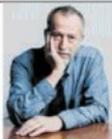
Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



Oggi su Alias

WONDER WOMAN Intervista a Trina Robbins, prima disegnatrice del famoso personaggio, femminista e storica delle fumettiste



Alias Domenica

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



L'ultima

BIRRE TOSSICHE Un'inchiesta sui lavoratori sfruttati dalla Heineken nelle sue fabbriche in Africa
Olivier Van Veemen pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

SABATO 3 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 236

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

ARRIVA UN NUOVO DPCM: STRETTA SUGLI STADI, CONTE VERSO L'OBBLIGO DI MASCHERINE ALL'APERTO

Troppi focolai, governo in allarme

■ Peggiorano i dati sulla diffusione del Covid-19 in Italia. Il report settimanale dell'Istituto superiore di sanità (sul periodo 21-27 settembre) parla di un «concreto rischio di un rapido peggioramento epidemico». I nuovi focolai sono 909. L'indice Rt supera quota 1 di

un soffio: 1,01. Ma 11 regioni sono sopra il limite. I dati di ieri segnalano 2.499 nuovi casi e 23 morti, un aumento inferiore a quello del giorno prima (+2548). Il presidente del Lazio Zingaretti ha firmato un'ordinanza che obbliga all'uso della mascherina anche all'aperto,

il governo ci sta pensando. Mercoledì nuovo Dpcm: stretta sugli stadi (massimo 1000 persone) e gli eventi al chiuso, stop alle Regioni che avevano allargato le maglie. Conte: «Rinnovare lo stato di emergenza non significa un nuovo lockdown».

ANDREA CARUGATTI A PAGINA 4

NEL MIRINO LE MISURE DI CONFINAMENTO Scontro regione di Madrid-Sánchez

■ La regione di Madrid registra più di un terzo dei casi di tutta la Spagna. L'impennata di contagi impone nuove misure di confinamento, già in vigore da ieri sera.

Ma la presidente del governo locale, Isabel Díaz Ayuso, non ci sta e con un ricorso contro l'esecutivo nazionale rischia di bloccare tutto. BARONE A PAGINA 5

Economia

La recessione resta grave, si stringono i tempi della crescita

PIELUGI CIOCCA

L'Italia ha dissipato, in un ristagno ventennale, il "dividendo" dell'euro: basso costo del danaro, prezzi stabili, integrazione con l'Europa. Il governo Conte ha arginato la demagogia della destra reazionaria e anti-europea, salvato vite nell'epidemia, allentato il nodo autostrade, ben condotto la trattativa con Bruxelles. Ma, avendo mancato di farlo quando si presentò alle Camere, urge che avvii un Piano per la crescita. Tempus brevissimum est, ammoniva Paolo nella prima Lettera ai Corinzi.

— segue a pagina 15 —

Trump e il virus Da non crederci. Ma la rimonta su Biden si fa dura

GUIDO MOLTEDO

Se fosse tutta una messa in scena? Tra i seguaci di Trump c'è chi non riesce proprio a crederci, che il proprio beniamino sia finito vittima di quel virus del quale molti di loro negano l'esistenza stessa e che, comunque, secondo il presidente, è ormai in via di sparizione. Non deve sorprendere che tra suprematisti, negazionisti e complottisti - la base dura di Trump - ci siano fan del presidente disposti a pensare che il loro eroe abbia in mente una mossa strabiliante per spiazzare gli avversari.

— segue a pagina 2 —

foto Ap



Donald e Melania Trump sono positivi al coronavirus. La notizia scuote le elezioni Usa, annullati gli appuntamenti elettorali del presidente negazionista. Tonfo nei sondaggi e in borsa. E ora tutta la Casa Bianca rischia la quarantena. Pence e Biden negativi **pagina 2,3**

all'interno

Grillini Scontro alle stelle, Casaleggio stacca Rousseau

GIULIANO SANTORO PAGINA 7

Recovery Conte protesta per i veti in Europa

ANDREA COLOMBO PAGINA 6

Lavoro A Modena in piazza contro la repressione

MASSIMO FRANCHI PAGINA 6

REGIONE PIEMONTE
Aborto, la destra vieta la pillola nei consultori



■ In Piemonte l'aborto farmacologico si potrà effettuare solo negli ospedali. Dopo settimane di polemiche contro le linee guida del ministro della Salute, la giunta di centrodestra vieta la somministrazione della pillola Ru486 nei consultori. A Roma esposto sul cimitero dei feti. **A PAGINA 7**

CASO GREGORETTI
Salvini in tribunale, la Lega invade Catania



■ In una Catania blindata dalle forze di polizia si svolge oggi l'udienza preliminare che dovrà decidere l'eventuale rinvio a giudizio di Matteo Salvini per la vicenda della nave Gregoretti. Ma oggi ricorre anche l'anniversario della strage del 3 ottobre 2013 in cui persero la vita 368 migranti. **FINOCCHIARO, MERILIA PAGINA 8**

Lele Corvi



Elezioni romane
Urge un'alleanza larga non ci serve Jeeg Robot

MASSIMILIANO SMERIGLIO

A Roma le forze progressiste possono vincere le elezioni comunali ridando speranza alla nostra città. Tuttavia vorrei esprimere una preoccupazione. Leggo messaggi di persone che stimo che sull'argomento trasudano certezze granitiche.

— segue a pagina 15 —

011003
Puote Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - Sped. in a. p. 2301/2020
9-770625-2131317





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCIVB-N° 373
SPECIALI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 3 Ottobre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 130

**Il live a Berlino del 1962
Ella, l'album inedito
«È come ritrovare
un Picasso perduto»**
Federico Vacabre a pag. 13



**Il libro
Lettere e arti del '900
Cesare De Seta
tra ricordi e ritratti**
Generoso Picone a pag. 14



**I rischi del web
QUEI BAMBINI
IN BILICO
TRA REALE
E DIGITALE**

Stefano de Falco

Tutto è digitale, un mantra ormai che risuona quotidianamente da decenni. Eppure, come la creta, questo abusato e propagandato concetto di mondo digitale assume la forma che di volta in volta il caso richiede. Una volta è enfatizzato in termini delle performances sempre più spine, che esso raggiunge in relazione alla trasmissione e condivisione delle informazioni, un'altra è criticato per il suo «Dna classista» che seleziona i suoi fruitori in base alle disponibilità di risorse tecnologiche e alle competenze che non risultano possedute equamente da tutti gli individui. Questa costellazione di prospettive lo rende sfuggente, non codificabile e, purtroppo, ancora totalmente non governabile. Si potrebbe dire che siamo nel Medioevo digitale se non fosse che ormai gli storici hanno riabilitato quell'epoca.

La valenza e la peculiarità del digitale risiedeva, in effetti, proprio nell'essere altro rispetto all'esistente, di essere un'alternativa nuova al mondo tradizionale, quello analogico, quello non governato dai bit, dalle cifre 0 e 1 ma da fenomeni continui, forse umani. Ma davvero ora è tutto digitale? Perché se è così occorre capire le regole del gioco. Le società moderne occidentali hanno impiegato secoli a divenire quello che sono nel mondo cosiddetto reale, dove la geografia ha una validità consentendo di identificare un luogo con delle coordinate e non uno stato mentale indotato da comunicazioni infinitamente disponibili attraverso il mezzo digitale. Ma le regole non ci sono!

Continua a pag. 39

Il nuovo piano per le chiusure

►La strategia del governo in caso di aumenti di contagi: prima palestre, poi cinema e ristoranti
L'obiettivo è salvare scuole e fabbriche. De Luca: «Campania, 60% in meno di forniture sanitarie»

La corsa alla Casa Bianca Anche Melania è contagiata, Biden negativo



Donald Trump mentre lascia la Casa Bianca per essere trasferito in elicottero in un ospedale militare

Trump in ospedale per il Covid ma non è detto sia uno svantaggio

Mauro Canali

Questa volta il Covid 19 ha colpito molto in alto. Non soddisfatto di come stia già condizionando la campagna presidenziale per la Casa Bianca, il virus ha voluto emettere il suo acuto mirando a Donald Trump.

Continua a pag. 39
Guaita alle pagg. 6 e 7



I personaggi

Hope, la modella ombra di Donald e l'ennesimo sfogo della First Lady

Tutti gli sguardi sono puntati su di lei, e Hope Hicks odia essere al centro dell'attenzione. È lei, la portavoce, la sospetta untrice di Trump.

Pomperti alle pagg. 6 e 7

Gentili e Evangelisti a pag. 2
Pappalardo a pag. 4

Ippolito (Spallanzani)
«Vaccini, niente entusiasmo la strada è lunga»

Lucilla Vazza

«La strada per i vaccini è ancora lunga». Lo dice Giuseppe Ippolito, dell'Istituto Spallanzani. A pag. 3

Da marzo ad oggi
Cure e ospedali perché adesso siamo più protetti

Ettore Mautone

Cure e ospedalizzazione, perché ora va meglio? Cosa abbiamo imparato? A pag. 4

Zielinski positivo il calcio va avanti la pallanuoto no

►Napoli nell'incubo: oggi nuovi test e domani la Juve
Un caso anche nel Posillipo ma il campionato si ferma

Pino Taormina
Inviato a Castel Volturno

I tunnel della paura ha inghiottito il Napoli. Positivo al Covid 19 il calciatore Zielinski. C'è l'incubo che il polacco sia solo il primo contagiato a causa della partita giocata contro il Genoa. Attesa per gli altri tamponi, per ora confermata la gara contro la Juve. La pallanuoto, invece, si ferma per un caso di contagio nel Posillipo.

A pag. 17 con Giordano
Agata a pag. 18

Il commento

SE IL PALLONE VA SEMPRE CONTROMANO

Marco Ciriello

È come se il calcio italiano non credesse al virus e ci giocasse, mentre tutto il mondo prova, più o meno, a fronteggiarlo seriamente.

Continua a pag. 38

Il colloquio La svolta del leghista che vuole entrare nel Ppe Giorgetti: dialoghiamo con Merkel

Mario Ajello

La Lega di prima era un Carroccio schiacciasassi. Questa di adesso, nonostante l'ostentazione della forza a Catania a sostegno di Salvini in tribunale, è attraversata da dubbi. Perché la fase è diversa, è cambiata l'Europa, le Regionali non sono andate bene, la logica delle spallate continue non ha portato risultati finora, perché nel centro-destra l'astro di Meloni cresce. Il cambio di fase è chiaro a Giancarlo Giorgetti che s'interroga su come il suo partito deve affrontare la fase nuova. Guarda all'Europa e al Ppe: «Ora dialoghiamo con la Merkel».

A pag. 8

Punto di Vespa
Salvini, la politica, la giustizia e le maggioranze variabili

Bruno Vespa

Oggi Matteo Salvini comparirà davanti al giudice dell'udienza preliminare di Catania con l'accusa di sequestro di persona aggravato. Il procedimento ha avuto uno sviluppo singolare. La Procura di Catania aveva chiesto il proscioglimento di Salvini, il Gip ha ordinato l'imputazione coatta e a quel punto il Pn ha dovuto mandarlo dinanzi al Parlamento.

Continua a pag. 39

L'inchiesta



Becciu e il processo a Pell: sospetti sul teste comprato

Errante a pag. 11

Irpinia 1980-2020 La storia: da oltre 30 anni nel prefabbricato «La mia vita persa in una baracca»

Giulio D'Andrea

Trent'anni e oltre di vita nei prefabbricati leggeri. Spazi angusti, umidità, caldo insopportabile d'estate o freddo gelido. Quella delle «baracche del terremoto» è una delle code più velenose del sistema del novembre '80. Quando l'anniversario numero 40 si avvicina, esistono ancora situazioni abitative di questo tipo. In Campania come in Basilicata. Abbiamo allora fatto tappa a Montella, in Irpinia, dove la famiglia di Mario



Mario Iannella, a Montella

Iannella e altri nuclei familiari hanno passato una vita. Nelle località Campo dei Preti e Schito resiste uno dei tantissimi insediamenti di prefabbricati sorti dopo il sisma del 1980. Fatti di legno. E qui Iannella racconta la sua esistenza, da 32 anni confinato in una baracca. Sono stati definiti i prefabbricati della vergogna e difficilmente si potevano definire diversamente, tra occupazioni e promesse varie. Ora, però, l'approdo in una casa vera è dietro l'angolo.

A pag. 12





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 273 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 3 Ottobre 2020 • S. Gerardo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ilmessaggero.it)

La ripartenza
Rutelli: «I nostri film più forti dell'epidemia: l'export funziona»
Satta a pag. 22



Il fenomeno
Dalle gocce d'acqua alle bolle di sapone. Quei video con i suoni che rilassano
Balestri a pag. 20



Mayoral giallorosso
La Roma a Udine per la prima vittoria Euroleague: Cska Sofia Young Boys e Cluj
Carina e Trani nello Sport



Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

Serve una "squadra"
Quell'assenza ingiustificata di candidati al Campidoglio

Alessandro Campi

Qualcosa va dunque muovendosi, con riferimento al "caso Roma". La discussione sui possibili candidati al Campidoglio (per le amministrative che si terranno nella primavera del 2021) comincia a farsi accesa. Dovranno essere - dicono tutti - autorevoli e capaci. Il che è però un modo per dire tutto senza dire niente, se poi al profilo ottimale non corrisponde un nome reale.

L'altro giorno - come riportato da *Il Messaggero* - il segretario del Pd Nicola Zingaretti ha lanciato una sorta di appello. Appassionato ma anche un po' disperato. Ha invitato i maggiori del suo partito a prendersi le loro responsabilità e a farsi avanti, spiegando loro quanto la guida di Roma rappresenti, al tempo stesso, un grande onere e un grandissimo onore, nonché un ruolo di enorme peso politico.

Ha anche rivolto una chiamata, nel caso dal Pd non arrivi alcuna risposta positiva, agli esponenti di punta della società civile romana: possibile che nessun imprenditore o professionista o manager o uomo di cultura, purché di chiara fama e riconosciuto valore, ambisca alla poltrona di Primo cittadino della Capitale d'Italia? Nel caso, il Pd l'appoggerrebbe volentieri.

Infine, quella che ha tutta l'aria, nelle parole di Zingaretti, di una minaccia o di una resa politica. Se nessun nome, peso, politico o civico, si farà avanti il Pd sarà costretto, per così dire, a organizzare le primarie.

Continua a pag. 25

Ristoranti, palestre, cinema Il governo studia le chiusure

► Il piano se aumentano i contagi. Il Natale fa paura, si pensa di vietare feste e viaggi. Regioni in ordine sparso. Mille scuole con alunni positivi: riparte la didattica online



Trump e l'ex modella virus alla Casa Bianca

Donald Trump e Hope Hicks Servizi alle pag. 6, 7 e 8

ROMA. Palestre, cinema e ristoranti potrebbero chiudere prima. I contagi non diminuiscono (terzi altri 2489) e il governo studia possibili restrizioni. Palazzo Chigi non esclude di estendere a tutta Italia l'obbligo di mascherina all'aperto imposto nel Lazio: Regioni in ordine sparso. Mille scuole con alunni positivi: riparte la didattica online.

Evangelisti, Gentili e Loiacono da pag. 2 a pag. 5

Il caso Immuni

Ricciardi: «L'app può evitare un altro picco»

ROMA. «La app Immuni può evitare un nuovo picco». Così Walter Ricciardi. Melina pag. 4

Gentiloni alla Ue
«Ora si cambi questo Patto di stabilità»

BRUXELLES. «Abbiamo confermato agli Stati che la sospensione del Patto di stabilità resterà in vigore per tutto il 2021, credo l'anno prossimo discuteremo in che modo tornare alle regole di bilancio, ma sicuramente non possiamo tornare automaticamente alle stesse regole che avevamo». Così il commissario europeo all'economia Paolo Gentiloni. Tra le ipotesi, lo scorporo degli investimenti dal deficit. Ma c'è lo scoglio dei Paesi del Nord. Molto di penderà anche da come i Paesi del Sud Europa spenderanno le risorse del Recovery Fund. Pollio Salimbeni a pag. 13

Manovra, torna il bonus auto estesi gli sgravi per gli hotel

► Dall'esecutivo 400 milioni per gli incentivi. Nuova esenzione Tosap

Andrea Bassi

Nella manovra di finanza pubblica che il governo approverà il prossimo 15 ottobre, ci sarà anche un rifinanziamento degli incentivi auto. L'intenzione del governo sarebbe di finanziare il nuovo "bonus auto" con 400 milioni, destinato a veicoli elettrici, ibridi e auto Euro 6. Fisco, più tempo alle partite IVA per pagare. Prevista l'estensione degli sgravi agli hotel per gli affitti. Nuova esenzione Tosap.

A pag. 12 Orsini e Ursicino a pag. 12

Veleni in Vaticano, bonifici da 700mila euro
Becciu e il processo al "nemico" Pell
I pagamenti sospetti ai testimoni

Valentina Errante

Angelo Becciu e il processo a George Pell: sospetti sul teste comprato. Il caso è all'esame della Gendarmeria. 700mila euro frazionati in tanti bonifici. Il cardinale arrestato



per pedofilia voleva riordinare i conti della Chiesa. L'ipotesi degli inquirenti è che quei soldi, attraverso prestanome, siano finiti nelle tasche dei testimoni del processo a carico di Pell, per condizionarne l'esito.

A pag. 15

La corte di Strasburgo
«L'Italia ignora le violenze in casa»
L'accusa della Ue

Cristiana Mangani

Troppi "non luogo a procedere", troppi casi in cui l'Italia non punisce come dovrebbe le violenze domestiche che si risolvono spesso in fase di indagini preliminari. La corte di Strasburgo si dice "preoccupata" per l'elevato tasso di inchieste chiuse ancora prima di arrivare a processo.

A pag. 14

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI **JUNIOR**

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

VERGINE REGINA NEI SENTIMENTI

Buongiorno, Vergine! Esperienze emotive e amoroze intense, potenti. Un nuovo periodo inizia con Venere nel segno, subito in trigono con Luna e Urano, poi con Giove e Saturno... Non ci sono pianeti disarmonici, a parte Nettuno che invita voi, e tutti noi, a una doverosa cautela nella salute. Le stelle parlano di un solo grande amore, vecchio o nuovo, non considerano incontri frivoli e avventure. E tutto questo porta a un risveglio coniugale. Auguri.

© BRUNO BRANNO

L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

SABATO 3 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna, campagna antinfluenzale

Vaccino, nuova trincea di medici e farmacisti «Si parte, ma è caos»

Catapano e commento di Boni a pagina 14



Allarme Covid: rapido peggioramento

L'Istituto superiore di Sanità ora è pessimista. Aumentano contagi e ricoveri. Focolai nei luoghi di lavoro e nelle scuole
L'ipotesi: mascherine obbligatorie in tutta Italia, anche all'aperto. Campagna del governo: scaricate la App Immuni

Servizi
da p. 3 a p. 5

Migranti, accuse strumentali

Se Salvini va alla sbarra perde lo Stato

Bruno Vespa

Oggi Matteo Salvini comparirà davanti al giudice dell'udienza preliminare di Catania con l'accusa di sequestro di persona aggravato. Il procedimento ha avuto uno sviluppo singolare. La Procura di Catania aveva chiesto il proscioglimento di Salvini, il Gip ha ordinato l'imputazione coatta e a quel punto il Pm ha dovuto mandarlo dinanzi al Parlamento. Qui, come è noto, la nuova maggioranza di governo lo ha spedito a giudizio dinanzi al Gip. Questo giudice ha due possibilità: senza nemmeno entrare nel merito dei fatti, può ritenere che l'ex ministro dell'Interno abbia agito nel perimetro dei suoi poteri.

Continua a pagina 2

TRUMP E MELANIA CONTAGIATI DALLA CONSIGLIERA DEL PRESIDENTE BOMBA DEL VIRUS A UN MESE DAL VOTO USA: VACILLA LA SFIDA ELETTORALE



Donald Trump, 74 anni, con la consigliera Hope Hicks, 31 anni

È STATA LEI

Pioli, De Carlo e Bolognini da p. 6 a p. 9

DALLE CITTÀ

Bologna

Stalingrado, la prefettura: «Spostare l'autovelo»

Rosato in Cronaca

Bologna

Sorprende le ladre nella sua casa Anziana aggredita

Tempera in Cronaca

Castel Maggiore

Preso la gang che ripuliva le gioiellerie

Servizio in Cronaca



Pesaro, avverte se la sua padroncina sta male Nina, il cane anti diabete Il suo fiuto salva Mia

Vitali Rosati a pagina 12



Leotta confessa: fui vittima di colpi bassi e battute Diletta senza segreti «Io, sabotata dalle donne»

Degli Antoni alle pagine 20 e 21



GEAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 3 OTTOBRE 2020 IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con GENTE in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" e "Green&Blue" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 235, COPPIA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

SAMPDORIA, IMPRESA A FIRENZE: 2-1 VERRE SEGNA UN GOL DA APPLAUSI

GLI INVIATI BASSO E FRECCERO / PAGINE 42 E 43



PARLA UNO DEI GENOANI CONTAGIATI Radovanovic: a pezzi ma sapremo rialzarci

SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 44

INDICE

Table with 2 columns: Page Name and Page Number. Includes Primo-Piano, Cronache, Commenti, Economia-Matrimo, Genova, Cinema-Tv, Arte, Sport.

IL PRESIDENTE USA FORSE CONTAGIATO DALLA CONSIGLIERA HICKS

Trump positivo Ricoverato per problemi respiratori

Annullati i comizi, a rischio la campagna elettorale Colpita anche Melania. Polemiche sugli ultimi viaggi

Il presidente Usa Donald Trump, risultato positivo al Covid insieme alla moglie Melania, è stato ricoverato nella tarda serata di ieri in ospedale. Lo ha comunicato la Casa Bianca dopo aver detto che Trump aveva cancellato tutti gli impegni. La nemesi del contagio del presidente americano, così, diventa la vera sorpresa di ottobre, che irrompe nel governo e nella campagna elettorale, a un mese dal voto. Trump, secondo il New York Times, avrebbe febbre bassa, una congestione nasale e tosse. «Non ci sarà trasferimento di potere» ai vertici dell'amministrazione Usa, ha comunque fatto sapere la Casa Bianca, pochi minuti prima del ricovero in ospedale.

MASTROLILLI / PAGINA 5

IL COMMENTO

Ferdinando Fasce

SE LA MALATTIA NON RISPARMIA LA CASA BIANCA

L'ARTICOLO / PAGINA 13

IL PIANO DI ROMA

Ilario Lombardo e Paolo Russo

Triplicati i casi in Italia Ora il governo pensa ai lockdown di quartiere

GLI ARTICOLI / PAGINE 2 E 3



Crolli e dispersi nell'Imperiese Il maltempo flagella la Liguria

In Liguria l'allerta si è trasformata in rossa. Pioggia record nell'Imperiese, con 200 millimetri in sei ore. Esondato il Roya. Isolata per frana la statale del Tenda, crollato un ponte. Si cercano dispersi. Danni nel Chiavarese e nello Spezzino. Nella foto Flash, la mareggiata a Cavi.

SERVIZI / PAGINE 6 E 7

PARLA L'ESPERTO

Marco Grasso

«Onde di otto metri, ma non prevediamo il disastro del 2018»

L'ARTICOLO / PAGINA 6

LE CIFRE DI CONFINDUSTRIA AL SALONE DI GENOVA: «FATTURATO A +12%»

La nautica va a gonfie vele «Raddoppia il giro d'affari»

I numeri della nautica, spiegati ieri al Salone di Genova, confortano. Il fatturato 2019 è cresciuto del 12%, sfiorando i 5 miliardi di euro. Quasi raddoppiato il giro d'affari. Bene i primi 7 mesi del 2020. E anche le previsioni per il 2021 sono buone.

CASALI DELL'ANTICO E GALOTTI / PAGINE 10 E 11

LUNEDÌ L'INSERTO

LA GUIDA GRATIS / CON IL SECOLO XIX

PAGAMENTI DIGITALI, PC E TV: COME AVERE I NUOVI INCENTIVI

GLI ARTICOLI / PAGINE 10 E 11

L'INIZIATIVA GEDI



Nasce Green&Blue Il Papa e Bill Gates: difendere la Terra

NICCOLO CARRATELLI

Ha preso corpo nella Nuvoletta di Fuksas, a Roma, il nuovo contenitore multimediale dedicato all'ambiente e all'economia sostenibile, lanciato dal gruppo Gedi. Il nuovo prodotto, digitale e cartaceo, si chiama "Green & Blue" e il presidente del gruppo, John Elkann, lo ha battezzato così: «C'è bisogno di sapere. Perciò puntiamo sul buon giornalismo capace di capire e suggerire risposte». L'evento di presentazione, che ha raccolto anche il saluto del Papa e di Bill Gates, ha delineato con i big del settore gli scenari futuri.

SERVIZI / PAGINE 40 E 41

Da Hormuz a Suez addio alle rotte del petrolio greggio

ALBERTO QUARATI

Un terzo di tutto quello che ogni anno viaggia nella pancia delle navi è costituito da petrolio e derivati. Un fiume di idrocarburi che crea grandi ingorghi di navi, pericolosi per l'ambiente. Vista la propensione delle compagnie a scommettere su un futuro senza petrolio, il rischio di incidenti in futuro si allontanerà. Ma per ora l'80% delle rotte petrolifere transita attraverso passaggi obbligati, spesso al centro di tensioni politiche. Il più importante è lo Stretto di Hormuz.

L'ARTICOLO / SUL SITO GREEN&BLUE

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R. Lunedi 15/18 martedi/venerdi 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Come sarebbe andata a finire, avrei dovuto capirlo molti anni fa, quando Beppe Grillo non aveva ancora fondato il Movimento ma già progettava di salvare il mondo, e gli telefonai per un'intervista in cui mi spiegasse come l'avrebbe salvato; e lui, che svernava a Malindi, sobbalzò al pensiero della bolletta: «Beh, quanto mi fai spendere?». Poi decise di salvarlo con la piattaforma Rousseau (mi piacerebbe da pazzi vedere il filosofo che prova a farsi pagare i diritti), cioè il sito dove si sarebbe compiuta la rivoluzione della democrazia diretta: una testa, un click, un voto. Ve lo ricordate il sollucero di Grillo e grillini? La meraviglia! Lo strumento straordinario! Il viaggio nel futuro! La sovranità popolare! Siete vecchi, siete morti! Ma, soprattutto, era gratis. O giù di lì. Nel nostro caso, trecento euro

Soldi soldi soldi

al mese a parlamentare, una manecchia visti i gloriosi stipendi di onorevoli e senatori. Ma d'un tratto si scopre che la democrazia costa, pure se è diretta, e persino più di una telefonata Roma-Malindi. E da entusiasti pionieri del nuovo ordine, sprezzanti dei pirateschi meccanismi dell'ancien régime, i nostri si sono trasformati in una fucina di dubbi: non si capisce bene, un po' opaco, ma chi ci guadagna, e insomma hanno smesso di pagare. Così ieri Davide Casaleggio, padrone e gestore di Rousseau, ha sospeso buona parte dei servizi: addio orizzonti di liberazione mondiale e algoritmica. Come sarebbe andata a finire, avrei dovuto capirlo prima ancora, quando Beppe Grillo faceva solo il comico e la disse impeccabile: «Nessun artista dovrebbe prostituirsi, se non per denaro». —

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R. Lunedi 15/18 martedi/venerdi 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni/1
Superbonus 110%:
attesi per lunedì
in Gazzetta
i decreti del Mise

Giuseppe Latour
— a pagina 16

Agevolazioni/2
Cessione dei crediti
senza vincoli
a familiari
e altri contribuenti

Dell'Oste e Latour
— a pagina 16



MARSH

Gestire i rischi
e cogliere
le opportunità
della ripartenza.

MARSH & MCGRAW
COMPANIES

FTSE MIB 19064,31 +0,01% | XETRA DAX 12689,04 -0,33% | FTSE 100 5902,12 +0,39% | SPREAD BUND 10Y 133,60 -0,10 | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 22-25

Il Covid lascia il segno sui conti Inps

WELFARE

Pesano cassa integrazione e tagli contributivi: perdita 2020 a 26 miliardi

Preoccupa il futuro squilibrio tra lavoratori attivi e previdenza

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il bilancio 2020 dell'Inps, approvato ieri dal Consiglio di vigilanza, porta i segni pesanti dell'emergenza economica provocata dalla pandemia. Il risultato è negativo per oltre 26 miliardi, 19,6 miliardi in più di quanto previsto un anno fa quando il Covid non aveva neppure un nome. Pesano 14,9 miliardi di minori contributi per le pensioni ridotte dal governo e 4,1 miliardi per la Cig. La copertura sarà assicurata dai trasferimenti statali.

Davide Colombo — a pag. 5

2,5 miliardi
Controllore medio delle domande presentate settimanalmente

Prestiti Fondo di garanzia per Pmi verso 100 miliardi

Laura Serafini — a pag. 6

+26 per cento
Rimbalzo percentuale della produzione industriale alla fine del terzo trimestre

Confindustria CsC: l'aumento dei contagi allontana la ripresa

Picchio — a pag. 5

Fisco, proroga al 30 ottobre Aiuto anticrisi per i bilanci 2020

CONTI PUBBLICI

Scadenza del 20 agosto: rinvio senza sanzioni Ammortamenti sospesi

Governo e maggioranza hanno ridefinito un pacchetto di 130 emendamenti al decreto Agosto, su cui in serata la Commissione Bilancio del Senato ha iniziato a votare: l'ob-

iettivo è convalidare il testo all'Aula lunedì per il voto di fiducia. Confermata la proroga al 30 ottobre del versamento delle imposte dovute in autotassazione il 20 agosto scorso, con maggioranza dello 0,8% e senza sanzioni. Inoltre, le imprese che non adottano i principi contabili internazionali, nell'esercizio 2020 possono non effettuare l'ammortamento annuo del costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali.

Mobilì — a pag. 5



L'intervista Colaiacovo: «Mancano i turisti stranieri, la crisi durerà tutto il 2020»

Carmela Colaiacovo è vice presidente di Confindustria Alberghi: «Il prolungarsi dell'assenza dei turisti stranieri e il perdurare della crisi del turismo richiedono un potenziamento delle misure a supporto del settore dell'ospitalità»

Enrico Netti — a pag. 8

IL PATRIMONIO DELLA CHIESA

Il modello virtuoso? Nell'Indiana

di Gianfilippo Cuneo — a pagina 14

ALLARME CORONAVIRUS ALLA CASA BIANCA



Contact tracing. Donald Trump fuori dallo Studio Ovale con Hope Hicks, l'ex modella ora suo stretto consigliere. Sarebbe stata Hope a trasmettere il virus al presidente

Trump e first lady contagiati Campagna elettorale in bilico

Il presidente degli Stati Uniti Donald Trump e la consorte Melania sono stati contagiati dal Covid-19. Sotto accusa il viaggio senza mascherine con l'assistente Hope Hicks. Secondo la Casa Bianca le condizioni del presidente sono buone. Forti le implicazioni sulla campagna elettorale, al momento sospesa.

Valsania — a pag. 2

Mercati deboli, l'incertezza spaventa

LA VARIABILE POLITICA

Borse a picco, poi il recupero Gli operatori scommettono sulla turbolenza del voto Usa

Nervosismo sui mercati dopo l'annuncio della positività al coronavirus del presidente Usa Trump: nell'immediato le Borse hanno accusato uno scivolone, per poi risalire in un clima

di incertezza. In chiusura molti listini hanno dimezzato le perdite; Piazza Affari è riuscita a tornare in parità. Solo il petrolio ha confermato la discesa (in serata perdeva oltre il 3%). Al di là delle percentuali, i mercati mostrano una crescente sensibilità alla variabile politica. Che ora entra nelle equazioni di investimento: molti operatori, per sfruttare la possibile turbolenza legata al voto Usa, costruiscono strategie con i derivati sulla volatilità.

Carlini — a pag. 2

LA SECONDA ONDATA DELLA PANDEMIA

Il virus corre come a maggio Regioni del Sud in trincea Nuovi contagi stabili: 2.499

Marzio Bartoloni e Barbara Flammeri — a pag. 3

PRIVATE EQUITY

Food, farmaceutica e hi tech: boom di operazioni dei fondi

Forti ripresa delle operazioni di private equity. A comandare è ancora l'ampia liquidità presente sul mercato. Molti i dossier aperti soprattutto nella fascia compresa tra 100 e 300 milioni: alimentare, tecnologia e farmaceutico-biomedicale le aree più interessanti.

Festa — a pag. 11

404 miliardi

Valore in \$ di operazioni di private equity nei primi sei mesi nel mondo

HOLDING DI FAMIGLIA

Ferrero, l'impero della Nutella vale 32,5 miliardi di euro

Roberto Galullo e Angelo Minuzzi — a pag. 9

PANORAMA

BANCA CENTRALE

La Bce prepara l'emissione dell'euro digitale

La Bce raccoglie la sfida della digitalizzazione e dell'innovazione tecnologica e si prepara a emettere l'euro digitale, se e quando sarà «necessario». L'obiettivo è creare una moneta complementare ai contanti in grado di arginare i mezzi di pagamento privati e tutelare la stabilità dei prezzi.

a pagina 4

MALTEMPO

Allerta meteo in Liguria Venezia oggi alza il Mose

A causa di una forte perturbazione atlantica è scattato l'allarme rosso meteo in Liguria. Pioggia abbondante e raffiche di vento hanno interessato le regioni del centro nord. Oggi Venezia prevede di alzare il Mose contro l'acqua alta record.



IL JOLLY DI BIDEN? L'ATTENZIONE AI SALARI

di Edmund S. Phelps — a pag. 14

FISCO

Spese tracciabili, non conta chi paga per la detrazione

L'obbligo di tracciabilità delle spese (come per le visite mediche private o per la scuola) al fine della detraibilità Iper si considera sostenuto dal contribuente al quale è intestato il documento di spesa, indipendentemente dal familiare che paga.

a pagina 17

ECCELLENZE NAPOLETANE

Tecno investe nel digitale e assume 140 neo diplomati

Tecno, società napoletana che si occupa di efficienza energetica, ha avviato un piano di 140 assunzioni per accelerare sulla digitalizzazione. Grazie all'accordo con l'Istituto tecnico industriale Augusto Righi di Napoli.

a pagina 9

Diamo tempo al tempo.

Giorno dopo giorno alleviamo i nostri capi con un'alimentazione naturale, salvaguardando la crescita armonica dell'animale, la qualità del prodotto e il benessere del consumatore.



Tutta la nostra qualità con un'occhio a casa tua. www.dispensapantano.it



Naturale Qualità.

www.pantanocarni.it

food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

Vendite in aumento per i cibi senza grassi e zuccheri

Maria Teresa Manuelli — a pag. 20

Motori

DEBUTTI

Dacia Sandero terza generazione con stile e hi tech

Corrado Canali — a pag. 19



verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

Sabato 3 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 273 - € 1,20
S. Gerardo di Brogno Abate

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

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

OBBLIGO ALL'APERTO. MA È UN MANICOMIO

FARSA IN MASCHERINA

La Regione annuncia le linee guida ma non le pubblica. Risultato, nessuno sa come deve comportarsi. L'unica certezza è che da oggi ci saranno pattuglie in strada per controllarci e multarci (400 euro!)

Smantellato tutto quello che avevano ottenuto governando con la Lega
Il ragno Pd si è già pappato i Cinque stelle



De Leo a pagina 7

Ladispoli, il mancato invito a una festa scatena il branco: ragazzo perde un occhio
Lazio violento: un altro pestaggio choc

Il racket degli ambulanti

Così funziona
«Bancarellopoli»

a pagina 16

... Un mancato invito a una festa. Un'«onta» che i due fratelli e il cognato hanno deciso di lavare a forza di pugni e calci. È il pestaggio è stato talmente violento da provocare alla vittima la perdita di un occhio. Per questo tre uomini poco più che trentenni sono finiti in carcere.

Laghi a pagina 17

Odisea mobilità

Metro A ancora ferma
nell'ora di punta

Magliaro a pagina 15

... Nel Lazio scatta l'obbligo di mascherine all'aperto per 24 ore. Ma è subito caos: la Regione annuncia linee guida che poi non vengono pubblicate, col risultato che nessuno sa come deve comportarsi e rischia multe fino a 400 euro. E negli ospedali si inizia a essere preoccupati: i posti disponibili in terapia intensiva sono sempre di meno.

Buzzelli, De Matteis, Sbraga e Ossino da pagina 3 a 5

Quarantena alla Casa bianca

Bomba sul voto Usa
Trump e Melania positivi

a pagina 5

Cdm spostato dopo i ballottaggi

Arriva il rinvio elettorale
sui decreti sicurezza

Storace a pagina 6

Il Tempo di Osho

Processo a Salvini
È il giorno della verità



Di Nitto e Mazzoni a pagina 9

la S TORACIATA
App immuni
per i comuni mortali.
Impuni
per i comunisti

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



Per i programmi televisivi è tempo di ripartenze dopo le vacanze. È il caso di "Tv talk", in onda il sabato su RaiTre alle 15.00, sempre con Massimo Bernardini, Silvia Motta, Cinzia Bancone e Sebastiano Pucciarelli. Il programma si lascia vedere ed è utile per chi vuol capire di più la televisione e i suoi protagonisti. A proposito di ritorni: bentornato su RaiTre, la domenica alle 20.00, Fabio Fazio. Fabio era stato a lungo su Raiuno, poi passato su Raidue e poi è arrivato su RaiTre dove peraltro aveva, se ben ricordo, cominciato.

segue a pagina 27

Sabato 3 Ottobre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 233 - 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

I professionisti lamentano la mancanza di anticipi sul superbonus

D'Allesio a pag. 25

NUOVE SANZIONI

Le mani degli ispettori del lavoro sulle imprese

Cirioli a pag. 29

RIFORMA DELLO SPORT

Dilettanti, il vincolo sportivo finisce in fuorigioco

Gallusich a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGLIT

Superbonus - La nota di ingegneri e architetti torinesi sul riconoscimento di anticipi ai professionisti

Bonus Covid - Le risposte su affitti d'azienda e consorzi d'impresa

Ortofrutta - Il dm sul riconoscimento delle organizzazioni di produttori

Cinque banche globali corrotte, le transazioni illegali e da riciclaggio ammonterebbero a 2 mila mld di \$

Mario Lettieri e Paolo Raimondi a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA

Patrimoni

FONDI VS ETF

CHI VINCE?

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Fisco, versamenti al 30 ottobre

Trovato l'accordo sull'emendamento al dl Agosto sulla proroga dei termini tributari per più di 105 mila contribuenti. La sanzione sarà dello 0,8%

Proroga dei versamenti per oltre 105 mila contribuenti con la sanzione dello 0,8% fino al 30 ottobre prossimo. Ampliato poi il credito di imposta per l'affitto d'azienda, dal 30 al 50% delle strutture turistico-ricettive e con un tempo maggiore, fino al 31 dicembre 2020. Sono queste alcune delle modifiche al decreto legge Agosto che hanno trovato il punto di incontro in emendamenti riformulati da parte del governo e dei relatori.

Bartelli a pag. 23

In 5 comuni cdx in vantaggio, in 4 favorito il centrosinistra



Urne riaperte, domani, nei comuni dove al primo turno nessun candidato ha ottenuto il 50% più uno dei voti. La parziale tornata amministrativa ha coinvolto 15 comuni con una popolazione superiore ai 30 mila abitanti, da Acosta (34 mila) in su. In sei casi i sindaci hanno già superato l'esame e i due schieramenti hanno paragonato 3 a 3. Il centrosinistra ha ottenuto il successo a Mantova (con Mattia Palazzi,

Valentini a pag. 6

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

E se la durata della pandemia sarà superiore a quella delle moratorie?
E se la democrazia istantanea non sarà regolata?
E se anche in Vaticano «Non c'è pace fra gli ulivi» e anzi la guerriglia è senza quartiere?
Non sono solo queste le incognite che l'Italia e il mondo hanno davanti, ma ce n'è d'avanzo per suggerire una riflessione su questi temi, così come ha fatto una riflessione, bellissima, il professor **Sergio Harari**, pneumologo, sul *Corriere della Sera* di venerdì 2 sui cambiamenti introdotti dal Covid-19 o Sars-Cov-2 che dir si voglia. Il primo se riguarda un numero enorme, misurabile in milioni, di pm italiane. Dall'Abi, l'Associazione delle banche italiane, arriva la segnalazione che, di questo passo, i finanziamenti concessi alle aziende dal

continua a pag. 2

LUNEDÌ IN EDICOLA

Italia Oggi

Conviene il bonus facciale

MANCANO I PRESUPPOSTI

Il Pd le annuncia, ma nessuna grande riforma è possibile

Maffi a pag. 7

TOGETHER TO COMPETE

JOIN US!

Il Network di Professionisti della Consulenza Aziendale numero UNO in Italia

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 48 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 1,50
Con «Il superbonus» e le altre detrazioni millesime a € 0,90 in più



LA NAZIONE

SABATO 3 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Allarme sul Magra: «Rischio esondazione»

La piena sommerge i resti del ponte crollato sei mesi fa

Rosi a pagina 17



Fiorentina ko con la Samp: 1-2

Chiesa capitano La rabbia dei tifosi

Galli, Giorgetti e Marchini nel Qs



Allarme Covid: rapido peggioramento

L'Istituto superiore di Sanità ora è pessimista. Aumentano contagi e ricoveri. Focolai nei luoghi di lavoro e nelle scuole
L'ipotesi: mascherine obbligatorie in tutta Italia, anche all'aperto. Campagna del governo: scaricate la App Immuni

Servizi
da p. 3 a p. 5

Migranti, accuse strumentali

Se Salvini va alla sbarra perde lo Stato

Bruno Vespa

Oggi Matteo Salvini comparirà davanti al giudice dell'udienza preliminare di Catania con l'accusa di sequestro di persona aggravato. Il procedimento ha avuto uno sviluppo singolare. La Procura di Catania aveva chiesto il proscioglimento di Salvini, il Gip ha ordinato l'imputazione coatta e a quel punto il Pm ha dovuto mandarlo dinanzi al Parlamento. Qui, come è noto, la nuova maggioranza di governo lo ha spedito a giudizio dinanzi al Gip. Questo giudice ha due possibilità: senza nemmeno entrare nel merito dei fatti, può ritenere che l'ex ministro dell'Interno abbia agito nel perimetro dei suoi poteri.

Continua a pagina 2

TRUMP E MELANIA CONTAGIATI DALLA CONSIGLIERA DEL PRESIDENTE BOMBA DEL VIRUS A UN MESE DAL VOTO USA: VACILLA LA SFIDA ELETTORALE



Donald Trump, 74 anni, con la consigliera Hope Hicks, 31 anni

«È STATA LEI»

Pioli, De Carlo e Bolognini da p. 6 a p. 9

DALLE CITTÀ

Firenze

Un anno di eventi e cento iniziative Così la città celebrerà Dante

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Fallisce la Rifle Addio a un altro storico marchio

Servizi in Qn e Cronaca

Firenze

Restyling Franchi Scavalcata la soprintendenza

Mugnaini in Cronaca



Pesaro, avverte se la sua padroncina sta male

Nina, il cane anti diabete Il suo fiuto salva Mia

Vitali Rosati a pagina 12



Leotta confessa: fui vittima di colpi bassi e battute

Diletta senza segreti «Io, sabotata dalle donne»

Degli Antoni alle pagine 20 e 21





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 234

Sabato 3 ottobre 2020

Oggi con Green&Blue, Robinson e D

In Italia € 2,50

“Mascherine in tutta Italia”

Covid-19, dopo il Lazio e la Campania il governo pronto a estendere l'obbligo di indossarle all'aperto. Gli esperti temono un peggioramento dell'epidemia. Positivi due del Napoli, nuove ombre sul campionato

Boccia: dobbiamo fermare la seconda ondata, possibili lockdown locali

L'aumento di casi, ricoveri e focolai fanno ipotizzare all'Istituto superiore di sanità il «rischio di un rapido peggioramento epidemico». E dopo che anche nel Lazio e in Basilicata saranno obbligatorie le mascherine all'aperto, il ministero della Salute sta pensando di inserire nel prossimo dpcm, atteso per mercoledì, la stessa misura su tutto il territorio nazionale. Il ministro Boccia a *Repubblica* spiega: «Possibili lockdown mirati. L'onda va fermata».

di **Azzi, Bocci, Dusi e Lauria**
alle pagine 6, 7, 9 e 42

Il commento

La faccia della verità

di **Gabriele Romagnoli**

Torniamo alla fase 1/2, quella del volto visibile a metà, sopra la mascherina. Ma se cinque mesi fa, alla fine del lockdown, l'affrontavamo come fosse una conquista, ora ci arriviamo in retromarcia, con il timore che a fine corsa ci sia il muro, quello di casa, ancora. Agli inizi di maggio raccontammo il debutto della rappresentazione di un Paese in maschera. Oggi, la replica. Con differenze dovute al tempo e allo spazio, che tutto misurano e modificano. Non siamo gli stessi di cinque mesi fa: sono variate consapevolezza, paure e aspettative.

alle pagine 32

I medici: curato con anticorpi sperimentali. Contagiata anche Melania

Colpito dal virus, Trump in ospedale. Campagna elettorale a rischio



Contagiati Donald Trump accanto a Hope Hicks, ex direttore delle comunicazioni della Casa Bianca

di **Federico Rampini**

Il coronavirus era già centrale, ora diventa l'arbitro inappellabile della corsa alla Casa Bianca. Donald Trump positivo al test, «con sintomi lievi», ieri ha cancellato tutti i suoi impegni.

alle pagine 3

Bill Schneider

“Non è un vantaggio per i democratici”

di **Anna Lombardi**
alle pagine 2

Gli scenari

Se Donald peggiora in campo Pence

di **Alberto Flores d'Arcais**
alle pagine 4

I messaggi di Papa Francesco e Bill Gates

Parte la sfida di Green&Blue “Bisogna osare per aiutare la Terra”



di **Jaime D'Alessandro e Luca Pagni**
alle pagine 22 e 23

IL NUOVO LIBRO DI

Aldo Cazzullo

A RIVEDER LE STELLE

Dante il poeta che inventò l'Italia

STRADE BLU

MONDADORI

Lo scrittore e l'ex moglie



Carrère e Devynck nel 2015

Tra vita e romanzo si scatena la guerra dei Carrère

di **Di Paolo e Ginori**
alle pagine 35

Sezze: 00147 Roma - via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821; Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervese, 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
VISIONARI
€17,40

NZ



Palermo Mazzette per i funerali al cimitero Arrestato l'ex direttore, 517 bare in attesa

RICCARDO ARENA - P. 9



Calcio Radovanovic, il contagiato del Genoa "Col Toro rinvio giusto, la salute prima di tutto"

INTERVISTA DI ANDREA SCHIAPPAPIETRA - P. 29



LA STAMPA

SABATO 3 OTTOBRE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI E GREEN & BLUE) ■ ANNO 154 ■ N. 271 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB-TO ■ www.lastampa.it

GNN

TRIPPLICA IN ITALIA LA DIFFUSIONE DELLA MALATTIA. L'OMS: "PICCO A FINE OTTOBRE". CONTI INPS TRAVOLTI DALLA PANDEMIA

Trump in ospedale per il Covid

Il presidente e Melania positivi al test. Terremoto sulla campagna elettorale per le presidenziali americane

COME CAMBIA LA CORSA ALLA CASA BIANCA

SE IL VIRUS CONTAGIA IL VOTO USA

GIANNI RIOTTA



Trump con la moglie Melania

Nessun leader democratico ha i poteri del presidente degli Stati Uniti. «Se il presidente ordina all'ufficiale che custodisce il "football", la valigetta con i codici che lanciano i missili nucleari, non ci sono autorità intermedie per fermarlo».

CONTINUA A PAGINE 2 E 3

IL MOTIVO DELLA PROIBIZIONE ALL'APERTO

L'ABITUDINE CHE CI SALVA LA VITA

EUGENIA TOGNOTTI



Il premier Giuseppe Conte

È grande la forza dell'abitudine (Cicerone). Auguriamoci che l'ipotesi dell'obbligo delle mascherine all'aperto valga a far mettere radici a quella di indossarla, una scelta affidata fin qui al senso di responsabilità individuale e alla valutazione dei singoli sui rischi.

CONTINUA A PAGINA 13 SERVIZI - PP. 2-5-16

INFORMAZIONE E LIBERTÀ

L'ultimo grido di Irina: "Mi ha ucciso Putin"



Irina Slavina si è data fuoco davanti alla sede della polizia

LA VOGLIA DI LIBERTÀ AGITA LE CITTÀ RUSSE

ANNA ZAFESOVA

«Sono morta per colpa della Federazione russa». Il terribile messaggio lasciato da Irina Slavina è stato scritto il giorno dopo un'altra accusa, quella di Alexey Navalny. - P. 19

L'INTERVISTA

Il ministro turco: "L'Ue non osi punirci"

FRANCESCA SPORZA



Il ministro degli Esteri turco, Mevlut Cavusoglu

A CUNEO FRAZIONI ISOLATE. MAREGGIATE IN COSTA AZZURRA

Il maltempo colpisce il Nord Si temono vittime sotto le frane

Il maltempo flagella il Nord. Nel Cuneese isolate le frazioni e Lione Piemonte. Due ponti sono crollati: si temono vittime. Si cerca un camioncino della comunità di Emmaus con tre addetti a bordo che non rispondono al cellulare. Forti piogge e mareggiate anche sulla Costa Azzurra: Nizza chiude la Promenade. - P. 9

LA POLITICA

Salvini, a Catania il via al processo Caos nei 5 Stelle

CAPURSO, LA MATTINA E UN COMMENTO DI PANARARI - P. 7

BUONGIORNO

Come sarebbe andata a finire, avrei dovuto capirlo molti anni fa, quando Beppe Grillo non aveva ancora fondato il Movimento ma già progettava di salvare il mondo, e gli telefonai per un'intervista in cui mi spiegasse come l'avrebbe salvato; e lui, che svernava a Malindi, sobbalzò al pensiero della bolletta: «Beh, quanto mi fai spendere?». Poi decise di salvarlo con la piattaforma Rousseau (mi piacerebbe da pazzi vedere il filosofo che prova a farsi pagare i diritti), cioè il sito dove si sarebbe computata la rivoluzione della democrazia diretta: una testa, un click, un voto. Ve lo ricordate il sollicchero di Grillo e grillini? La meraviglia! Lo strumento straordinario! Il viaggio nel futuro! La sovranità popolare! Siete vecchi, siete morti! Ma, soprattutto, era gratis. O giù di lì. Nel nostro caso, trecento euro

Soldi soldi soldi

MATTIA FELTRI

al mese a parlamentare, una manciatina visti i gloriosi stipendi di onorevoli e senatori. Ma d'un tratto si scopre che la democrazia costa, pure se è diretta, e persino più di una telefonata Roma-Malindi. E da entusiasti pionieri del nuovo ordine, sprezzanti dei pirateschi meccanismi dell'Ancien Régime, i nostri si sono trasformati in una fucina di dubbi: non si capisce bene, un po' opaco, ma chi ci guadagna, e insomma hanno smesso di pagare. Così ieri Davide Casaleggio, padrone e gestore di Rousseau, ha sospeso buona parte dei servizi: addio orizzonti di liberazione mondiale e algoritmica. Come sarebbe andata a finire, avrei dovuto capirlo prima ancora, quando Beppe Grillo faceva solo il comico e la disse impeccabile: «Nessun artista dovrebbe prostituirsi, se non per denaro».

LA NUOVA INIZIATIVA

Il battesimo di Green&Blue idee e attrezzi per il nostro futuro



Dalla Nivola di Fuksas parte il contenitore multimediale del gruppo Gedi dedicato all'ambiente e all'economia sostenibile. John Elkann: «C'è bisogno di sapere. Perciò puntiamo sul buon giornalismo capace di capire e suggerire risposte». - P. 14

IL SALUTO DEL PAPA

Francesco: "Insieme per un mondo pulito"

PAPA FRANCESCO

La devastazione della natura, le guerre, le diseguaglianze e le ingiustizie sociali, aggravate dalla pandemia, stanno minacciando la famiglia umana. Il mondo versa in emergenza sanitaria, ambientale, economica e sociale. Ma non dobbiamo rassegnarci. Abbiamo la grande opportunità di uscirne migliori. - P. 14

IL FONDATORE DI MICROSOFT

Bill Gates: "Per il clima come contro il Covid"

BILL GATES

Per affrontare una grande sfida, servono tre elementi: consapevolezza del problema, obiettivi ambiziosi e un piano d'azione. Nel caso dei cambiamenti climatici, la buona notizia è che i primi due elementi già li abbiamo. Oggi, grazie alle voci dei più giovani, la maggior parte delle persone è consapevole dei pericoli. - P. 14



DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

SUSTENIUM IMMUNO ADULTI

SUSTENIUM IMMUNO JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTENSIFICATORI ALIMENTARI NON HANNO INTERE. COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALVO.



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

PIR ALTERNATIVI COME STATO PADRONE QUANTO SCEGLIERE QUELLI GIUSTI PESA SU TIM, ENEL & C

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



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

€ 4,20

Sabato 3 Ottobre 2020 Anno XXXII - Numero 196

MF il quotidiano dei mercati finanziari

L'Espresso

Spedizione in A.P. art. 1 e L. 4604/DC3 Milano

PARLA L'INGEGNERE CARLO DE BENEDETTI VI RACCONTO L'OGGI E IL DOMANI DI FINANZA ED EDITORIA

Questa Borsa ha bisogno di nuovi capitali

CONTAGI La paura per il balzo dei casi Covid e il rischio di un altro lockdown aumentano l'incertezza sui mercati. Ma a Piazza Affari ci sono i titoli giusti per difendersi

Vaccinazioni

Come mettere il portafoglio al riparo dalla seconda ondata

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

E se la durata della pandemia sarà superiore a quella delle moratorie? E se la democrazia istantanea non sarà regolata? E se anche in Vaticano «Non c'è pace fra gli ulivi» e anzi la guerriglia è senza quartiere? Non sono solo queste le incognite che l'Italia e il mondo hanno davanti, ma ce n'è d'avanzo per suggerire una riflessione su questi temi, così come ha fatto una riflessione, bellissima, il professor Sergio Harari, pneumologo, sul *Corriere della Sera* di venerdì 2 sui cambiamenti introdotti dal Covid-19 o Sars-Cov-2 che dir si voglia. Il primo se riguarda un numero enorme, misurabile in milioni, di pmi italiane. Dall'Abi, l'Associazione delle banche italiane, arriva la segnalazione che, di questo



PIAZZA AFFARI TRICOLORE
Perché si può tassare meno chi porta capitali a Milano

FARDELLO JUVE SU EXOR
Quanto è costato a Elkann il sogno Champions

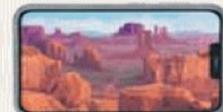
PORTI A PROVA DI BREXIT
Parla il capo delle Dogane L'Italia non avrà scossoni



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 grafico di fornire una consulenza di alcun genere, si consiglia ai potenziali investitori di richiedere una consulenza legittima, 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 o collettivamente, marchi o marchi registrati di T. Rowe Price Group Inc. LNR: 2020/09-1343603

Informare

Primo Piano

Lunedì due tavole rotonde della Filt Cgil su trasporto marittimo e porti

Sarà possibile seguire gli eventi in diretta streaming Riprenderà lunedì prossimo, con due tavole rotonde sul trasporto marittimo e sui porti, il percorso avviato con l'assemblea generale della Filt Cgil del 24 e 25 settembre scorsi di celebrazione e riflessione sui settori dei trasporti in occasione dei quarant'anni della Federazione Italiana Lavoratori Trasporti. Le tavole rotonde fanno parte del percorso che porterà all'evento finale del 21 ottobre, quando la Filt formulerà una proposta sui trasporti, e sono occasione per un confronto con le controparti dell'organizzazione sindacali utile a verificare la convergenza sulle proposte e richieste della Filt. In particolare, lunedì si ragionerà con le associazioni datoriali del trasporto marittimo e della portualità della centralità di questi due settori per il Paese, dei riflessi dell'emergenza sanitaria sui traffici, di investimenti in infrastrutture ed innovazione tecnologica e di sostenibilità ambientale e intermodalità. Inoltre al centro delle due tavole rotonde le questioni più strettamente legate al lavoro, i rinnovi dei contratti nazionali, la sicurezza sul lavoro e la tutela dell'occupazione. Il primo appuntamento, sul tema del trasporto marittimo, avrà inizio alle ore 9.30.

Introdurrà i lavori e parteciperà alla tavola rotonda il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo. A moderare il dibattito Martina Toti di Collettiva. Nell'ambito della tavola rotonda sono previsti gli interventi di Mario Mattioli presidente di Confitarma, Stefano Messina presidente di Assarmatori, Luca Vitiello presidente di Assorimorchiatori, Stefania Visco, presidente di Federimorchiatori, e Livia Spera, segretario generale dell'ETF. Nel pomeriggio alle 14.30 è in programma la tavola rotonda sulla portualità, introdotta da Natale Colombo e moderata da Martina Toti. Sono previsti gli interventi di Daniele Rossi presidente di **Assoporti**, Cesare Guidi, presidente di Angopi, Mauro Vianello, presidente dell'Angaf, Roberto Rubboli, direttore di Ancip, Luca Becce, presidente di Assiterminal, Andrea Gentile, presidente di Assologistica, Federico Barbera, presidente di Fise Uniport, Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e Sergio Mario Carbone, professore emerito Università di Genova. Sarà possibile seguire gli eventi in diretta streaming su Collettiva.it.

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

2 ottobre 2020

Lunedì due tavole rotonde della Filt Cgil su trasporto marittimo e porti

Sarà possibile seguire gli eventi in diretta streaming

Riprenderà lunedì prossimo, con due tavole rotonde sul trasporto marittimo e sui porti, il percorso avviato con l'assemblea generale della Filt Cgil del 24 e 25 settembre scorsi di celebrazione e riflessione sui settori dei trasporti in occasione dei quarant'anni della Federazione Italiana Lavoratori Trasporti. Le tavole rotonde fanno parte del percorso che porterà all'evento finale del 21 ottobre, quando la Filt formulerà una proposta sui trasporti, e sono occasione per un confronto con le controparti dell'organizzazione sindacali utile a verificare la convergenza sulle proposte e richieste della Filt.

In particolare, lunedì si ragionerà con le associazioni datoriali del trasporto marittimo e della portualità della centralità di questi due settori per il Paese, dei riflessi dell'emergenza sanitaria sui traffici, di investimenti in infrastrutture ed innovazione tecnologica e di sostenibilità ambientale e intermodalità. Inoltre al centro delle due tavole rotonde le questioni più strettamente legate al lavoro, i rinnovi dei contratti nazionali, la sicurezza sul lavoro e la tutela dell'occupazione.

Il primo appuntamento, sul tema del trasporto marittimo, avrà inizio alle ore 9.30. Introdurrà i lavori e parteciperà alla tavola rotonda il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo. A moderare il dibattito Martina Toti di Collettiva. Nell'ambito della tavola rotonda sono previsti gli interventi di Mario Mattioli presidente di Confitarma, Stefano Messina presidente di Assarmatori, Luca Vitiello presidente di Assorimorchiatori, Stefania Visco, presidente di Federimorchiatori, e Livia Spera, segretario generale dell'ETF.

Nel pomeriggio alle 14.30 è in programma la tavola rotonda sulla portualità, introdotta da Natale Colombo e moderata da Martina Toti. Sono previsti gli interventi di Daniele Rossi presidente di Assoporti, Cesare Guidi, presidente di Angopi, Mauro Vianello, presidente dell'Angaf, Roberto Rubboli, direttore di Ancip, Luca Becce, presidente di Assiterminal, Andrea Gentile, presidente di Assologistica, Federico Barbera, presidente di Fise Uniport, Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e Sergio Mario Carbone, professore emerito Università di Genova.

Sarà possibile seguire gli eventi in diretta streaming su Collettiva.it

Leggi le notizie su [Rimando Aziende/Retard](#) - Iscriviti al servizio gratuito.

Genova il non silbergo	Data di arrivo	Data di partenza	Puntata
Invece	[?] [?] [?]	[?] [?] [?]	[?]

Dall' assemblea Assoportri il rilancio del 'sistema dei sistemi'

NAPOLI L'assemblea nazionale di **Assoportri**, tenutasi a Napoli mercoledì scorso e molto attesa per capire quale audience l'associazione dei porti italiani raccoglie a livello governativo sui grandi progetti in corso nel paese, ha confermato la volontà della stessa **Assoportri** di richiamare l'attenzione dell'Europa, oltre che dei sistemi portuali italiani, sulla necessità di un vero sistema di sistemi e non di una costellazione di porti impegnati solo sui propri interessi. Questo percorso ben definito ha fatto sì che anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, oggi fuori da **Assoportri** insieme a quella della Sicilia Occidentale, ma presente all'assemblea con il suo presidente Andrea Annunziata, stia valutando in chiave positiva i risultati delle ultime decisioni dei vertici dell'associazione; e quindi di rientrare nella stessa. L'importante notizia è emersa dall'assemblea ed induce a pensare che una simile iniziativa possa essere allo studio anche dell'altro sistema portuale siciliano. Una direzione, quella di concretare il sistema dei sistemi portuali italiani, che il presidente di **Assoportri** Daniele Rossi ha ripercorso nella sua relazione, ricordando che in questo anno orribile sotto il profilo dell'economia mondiale i porti italiani comunque non si sono mai fermati garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci. La contrazione generale ha ridotto del 12% le merci movimentate nel primo semestre rispetto allo stesso periodo del 2019, con settori quasi azzerati quali i passeggeri e ancor più la crocieristica. Traffici perduti, che non potranno mai essere recuperati ed i cui effetti negativi ha detto Rossi dovranno essere mitigati, soprattutto sui lavoratori. Rossi ha ricordato i passi compiuti dall'associazione come la sottoscrizione di alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio del sistema portuale e del sistema paese tra i quali il protocollo con l'Agenzia delle Dogane per favorire la digitalizzazione delle procedure doganali degli enti portuali e la standardizzazione delle modalità operative, il protocollo di intesa con Cassa Depositi e Prestiti di collaborazione tecnica finanziaria fra questa e le singole **AdSP** per la realizzazione delle nuove infrastrutture, quello con Medcruise per lo sviluppo del traffico crocieristico, con Svimez per la costituzione di un osservatorio economico sulle ZES per lo sviluppo delle aree portuali, con ICE e UIR per collaborare alle maggiori fiere di settore. Fra i tanti temi affrontati nel corso dell'attività il contratto con i lavoratori portuali, quello dell'autoproduzione, che rimane consentita ha detto ma solo dove non ci sono soggetti autorizzati a garantire il servizio. Ha richiamato poi la necessità di una garanzia di poter dragare i porti partendo da una possibile rimozione dei limiti allo spostamento dei sedimenti e dalla semplificazione del deposito temporaneo: un traguardo da raggiungere in collaborazione con il MinA e l'ISPRA. Fondamentale per il presidente è semplificare le norme, velocizzare anche i diversi progetti portuali per evitare che diventino obsoleti e lavorare all'integrazione logistica del Sud con una rete ferroviaria moderna ed efficiente. È su strade, ferrovie e digitalizzazione che devono essere concentrati sforzi e risorse del Recovery Fund. La portualità italiana per sua caratteristica morfologica ha spiegato non persegue le concentrazioni logistiche ma ha bisogno di connettere materialmente ed immaterialmente i suoi hub. Senza una vera semplificazione normativa non potrà esserci ripresa; ad esempio nei codici appalti ed ambiente occorre limitare le sanzioni penali, inasprendole, solo ai casi di comprovata patologica infedeltà per non bloccare il lavoro della pubblica amministrazione. Fra i piani specifici di settore il presidente Rossi ha richiamato la necessità di arrivare quanto prima ad una completa attuazione della riforma della legge 84 ed in particolare alla messa in funzione della Conferenza dei presidenti per garantire l'effettivo coordinamento centrale della





La Gazzetta Marittima

Primo Piano

portuali del Decreto Rilancio, una volta compiuta l'indagine in corso sulle esigenze dei terminalisti e piccoli concessionari, si possa raggiungere una interpretazione più vicina alle loro aspettative. L'assemblea, aperta dal presidente dell'AdSP del Tirreno Centrale Pietro Spirito cui sono seguiti i saluti istituzionali dell'ammiraglio CP Giovanni Pettorino e dal sottosegretario MIT Roberto Traversi dopo la relazione di Daniele Rossi è proseguita con panel sul bilancio post Covid dei porti italiani, sulla portualità fra Recovery Fund e sviluppo, sulla geopolitica dei porti, e sulla relazione fra porti, territori e turismo, cui hanno partecipato oltre 20 relatori fra presidenti dei sistemi portuali, esponenti del governo, della politica e ricercatori. Sempre centrale il tema della crescita sostenibile dei porti con interventi delle varie autorità sui progetti in corso relativamente al GNL ed alla elettrificazione delle banchine richiesta dal Green New Deal ma anche su implementazioni dei collegamenti ferroviari e molto altro, come ad esempio le riflessioni sul riposizionamento percepito nel mercato globale che ci induce all'osservazione di un trend di ritorno ad un'economia di prossimità. Temi che riprenderemo presto. Intervenuto in videoconferenza, il ministro Paola De Micheli ha tratteggiato i diversi scenari di lavoro del MIT nel breve, medio e lungo periodo. L'iniziale procedimento a tamponare l'emergenza data dalla riduzione dei traffici fino all'impegno di adeguamento sostenibile con il giusto sostegno economico agli operatori portuali, lavori sulle infrastrutture, ultimo miglio ferroviario e stradale per il porto. Impegno anche per la ripartenza delle crociere attraverso gli incontri con i player e quello prossimo e a lungo termine per concorrere con i porti del Nord Europa. Gli obiettivi nell'allegato sulle infrastrutture al piano nazionale di riforme che potranno essere finanziati anche con gli strumenti europei quali il Green New Deal e il piano UE Next Generation riguardano l'appoggio alle infrastrutture sostenibili nei porti, con efficientamento di strutture esistenti e potenziamento delle missioni specifiche del singolo porto. Mobilità da e verso i porti con realizzazione di una struttura stradale e ferroviaria omogenea. Sostegno infine agli operatori portuali che non possono essere gravati dagli oneri necessari per gli adeguamenti previsti dal progetto Green Port. Abbiamo messo più di 800 milioni di euro per i porti ha detto De Micheli e ci saranno altre risorse dai Fondi Europei per la manutenzione del territorio e la digitalizzazione della logistica. C.G.

FVG: Pizzimenti, pressing su Governo per attuazione dei punti franchi nel porto di Trieste

(FERPRESS) **Trieste**, 2 OTT L'attuazione del regime dei punti franchi del porto di **Trieste** porterebbe vantaggi non solo alla città ma a tutto il nostro territorio regionale e per questo mi impegno a coinvolgere i nostri rappresentanti presso l'Unione europea per un dialogo diretto con le istituzioni comunitarie. Lo ha affermato l'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, in merito alla mozione, primo firmatario Claudio Giacomelli, approvata dal Consiglio regionale e che impegna la Giunta regionale ad attivarsi per sostenere presso il Governo la piena attuazione del regime giuridico. Perché il regime si realizzi ha ricordato l'assessore è necessario che il Governo notifichi alla Commissione europea l'esclusione dei punti franchi dal territorio doganale dell'Unione, attivando la procedura presso le istituzioni comunitarie. Sebbene nel corso della recente audizione congiunta della I e IV Commissione i responsabili dell'Agenzia delle Dogane abbiano reso nota l'istituzione di un tavolo tecnico per l'analisi e la valorizzazione delle specialità del porto di **Trieste**, il Friuli Venezia Giulia resta in attesa di sviluppi. Sarà fondamentale ha sottolineato Pizzimenti la sinergia tra porti, interporti e tutta la rete di trasporti fuori dal nostro territorio. La sfida è duplice: ottenere i punti franchi e mettere in rete le capacità delle singole infrastrutture. **Trieste** è punto nevralgico di questo sistema, ma sarà la piattaforma globale del Friuli Venezia Giulia a vincere queste sfide.

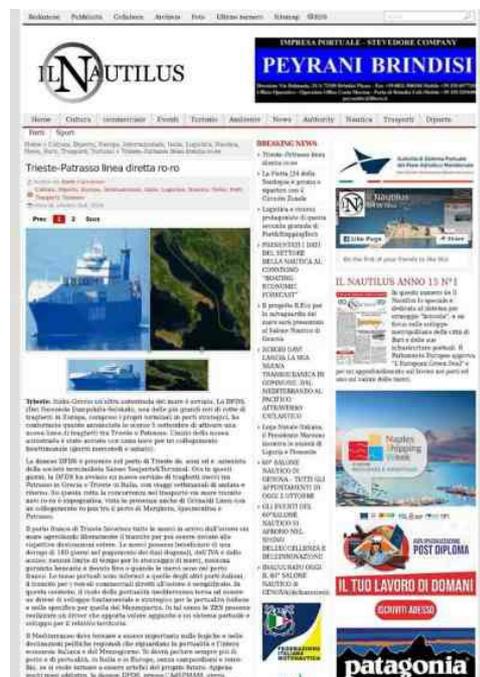
The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there is a banner for a webinar titled 'SAVE THE DATE' on October 22, 2020, at 15:17, regarding 'Trento turismo: ferrovie locali e mobilità dolce per una ripartenza green'. Below this is the main navigation menu and the FerPress logo. The central article headline reads: 'Pizzimenti, pressing su Governo per attuazione dei punti franchi nel porto di Trieste'. The article text is partially visible, starting with 'L'assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, in merito alla mozione, primo firmatario Claudio Giacomelli, approvata dal Consiglio regionale...'. To the right, there is a sidebar with various news items and advertisements, including one for the '2020 EUROPEAN MOBILITY EXPO' in Paris.

Il Nautilus

Trieste

Trieste-Patrasso linea diretta ro-ro

Trieste. Italia-Grecia un' altra autostrada del mare è avviata. La DFDS, (Det Forenede Dampskibs-Selskab), una delle più grandi reti di rotte di traghetti in Europa, compresi i propri terminali in porti strategici, ha confermato quanto annunciato lo scorso 5 settembre di attivare una nuova linea di traghetti tra **Trieste** e Patrasso. L' inizio della nuova autostrada è stato avviato con una nave per un collegamento bisettimanale (giorni mercoledì e sabato). La danese DFDS è presente nel **porto** di **Trieste** da anni ed è azionista della società terminalista Sames Seaports&Terminal. Ora in questi giorni, la DFDS ha avviato un nuovo servizio di traghetti merci tra Patrasso in Grecia e **Trieste** in Italia, con viaggi settimanali di andata e ritorno. Su questa rotta la concorrenza nel trasporto via mare tramite navi ro-ro è impegnativa, vista la presenza anche di Grimaldi Lines con un collegamento ro-pax tra il **porto** di Marghera, Igoumenitsa e Patrasso. Il **porto** franco di **Trieste** favorisce tutte le merci in arrivo dall' estero via mare agevolando liberamente il transito per poi essere inviate alle rispettive destinazioni estere. Le merci possono beneficiare di una deroga di 180 giorni nel pagamento dei dazi doganali, dell' IVA e delle accise; nessun limite di tempo per lo stoccaggio di merci, nessuna garanzia bancaria è dovuta fino a quando le merci sono nel **porto** franco. Le tasse portuali sono inferiori a quelle degli altri porti italiani, il transito per i veicoli commerciali diretti all' estero è semplificato. In questo contesto, il ruolo della portualità mediterranea torna ad essere un driver di sviluppo fondamentale e strategico per la portualità italiana e nello specifico per quella del Mezzogiorno. In tal senso le ZES possono realizzare un driver che apporta valore aggiunto a un sistema portuale e sviluppo per il relativo territorio. Il Mediterraneo deve tornare a essere importante nelle logiche e nelle declinazioni politiche regionali che riguardano la portualità e l' intera economia italiana e del Mezzogiorno. Si dovrà parlare sempre più di **porto** e di portualità, in Italia e in Europa, senza campanilismi e retro-fini, se si vuole tornare a essere artefici del proprio futuro. Appena pochi mesi addietro, la danese DFDS, presso l' AdSPMAM, aveva affermato l' importanza dei servizi ro-ro tra l' Italia e la Turchia. Infatti, la società sta continuando a scalare i porti di **Trieste** e di Bari, mantenendo protocolli e misure anti Covid-19, con carichi tramite camion non accompagnati per evitare rischi di contagio. Sono due unità, la M/n UND Ege e la M/n SF Baleares, a collegare bi- settimanalmente i porti di Pendik (Turchia) e **Trieste**, con arrivo a Bari ogni martedì e sabato. In quell' occasione, il Presidente dell' AdSPMAM, Prof Ugo Patroni Griffi, ebbe a dichiarare: ' Incrementare l' offerta di questa modalità di trasporto nella nostra macro area geografica significa determinare una differente performance dello scalo portuale barese e dell' intera piattaforma dei porti dell' AdSP rispetto alle esigenze di trasporto delle imprese pugliesi e lucane e fornire ai nostri operatori un modello di business sostenibile superiore a altri modelli di trasporto intermini di tempo, costo, qualità e ambiente.' Ora, per accogliere un nuovo aumento della domanda del mercato, la BU Med (Business Unit Mediterranean), della DFDS ha avviato questa nuova linea di navigazione fra **Trieste** e Patrasso. In precedenza, Patrasso serviva solo come scalo intermedio tra Pendik (Istanbul) e **Trieste**; mentre ora fornirà servizi regolari e affidabili tra l' Italia e la Grecia, con una frequenza settimanale di andata e ritorno. La nave traghetti impiegata sarà la ro/ro 'Gallipoli Seaways', costruita nel 2001 e con una capacità di carico di 3.214 metri lineari, e scalerà **Trieste**, con servizio diretto, due volte a settimana. La DFDS, come compagnia europea di spedizioni & logistica, aveva acquistato la compagnia turca UN Ro-Ro Iletmeler A. nell' estate del 2018, conquistando così un ruolo di primo piano nel traffico ro-ro tra



Il Nautilus

Trieste

Trieste e Istanbul. Nel 1994, 48 operatori di trasporto merci turchi formarono UND Ro-Ro, unione che opera nel trasporto marittimo intermodale a corto raggio con lo scopo di trasportare merci dalla Turchia all' Europa (al **porto** di **Trieste** in Italia) via mare. Nel 2004, la società è stata ribattezzata U.N. Ro-Ro e poi acquisita da DFDS. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

Informare

Trieste

Confetra FVG sollecita l' uso del regime di Porto franco di Trieste per creare lavoro e sviluppo

Una mozione impegna il presidente della Regione a pretendere il pieno rispetto dell' extradoganalità del **porto** L' arrivo del terminalista tedesco HHLA nel **porto** di **Trieste**, che parteciperà alla gestione della nuova Piattaforma Logistica di **Trieste** (29 settembre 2020), è un riconoscimento al ruolo europeo dello scalo portuale giuliano, ma un' ulteriore spinta allo sviluppo dell' hub portuale e dell' economia deve venire dal pieno riconoscimento dello status di **porto** franco internazionale dello scalo. Ad evidenziarlo è Confetra Friuli Venezia Giulia, ricordando che è questo l' obiettivo che l' associazione territoriale della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica persegue da anni, chiedendo al governo italiano di utilizzare l' asset competitivo del regime di **porto** franco internazionale per consentire le lavorazioni industriali delle merci che transitano attraverso il **porto** di **Trieste**. Confetra FVG ha denunciato che «tale concreta possibilità è però vanificata dalla sordità delle stanze romane e dalla mancanza di consapevolezza dei politici verso il principio di extradoganalità: in pratica - ha spiegato l' associazione - viene opposto che il codice doganale comunitario include il

porto di **Trieste** fra le zone franche comunitarie e non fra i territori extradoganali, dimenticando che era ed è competenza dello Stato membro indicare all' Unione Europea quali siano i territori extradoganali, fra cui si deve porre il **porto** di **Trieste**, come sancito da norme di diritto internazionale pubblico, che l' Italia, volente o nolente, è tenuta a rispettare. Il regime di **Porto** franco - ha sottolineato Confetra FVG - andrebbe usato per creare economia, occupazione e ricchezza sul nostro territorio e non vissuto come anomalia da scansare». A tal proposito l' associazione ha manifestato ottimismo, specificando che ieri, «dopo un' apposita audizione alla quale abbiamo contribuito attivamente, il Consiglio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha approvato una mozione, votata da tutti gli schieramenti politici presenti, che impegna il presidente della Regione a pretendere il pieno rispetto dell' extradoganalità del **porto** franco e l' avvio delle necessarie procedure governative in tal senso. Vedremo - ha precisato Confetra FVG - se a Roma l' encefalogramma politico rimarrà piatto oppure perverrà qualche segno di vita. Sia chiaro, non abbiamo più intenzione di piegare la testa: lavoro, serietà e risultati. Questi sono i nostri valori e da imprenditori pretendiamo dalle istituzioni precisione, visto che parlare di velocità non è proprio il caso».



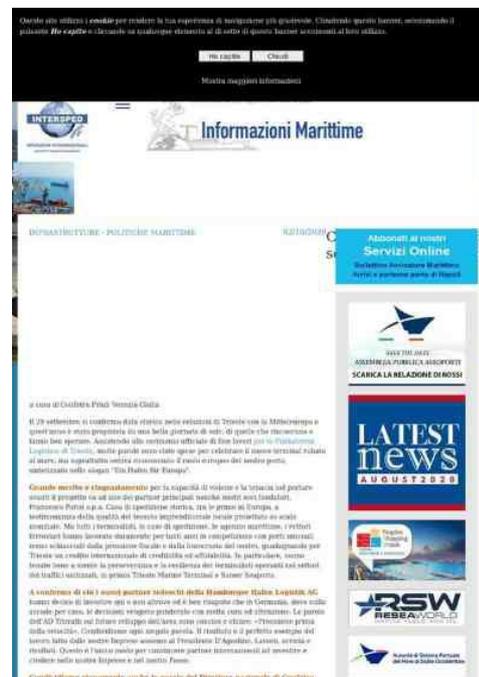
Informazioni Marittime

Trieste

Confetra Friuli Venezia-Giulia: 29 settembre data storica

I meriti di Parisi, il nuovo partner tedesco, l' IVA mancata, la natura del porto franco. L' associazione logistica territoriale celebra la nuova Piattaforma Logistica di Trieste

a cura di Confetra Friuli Venezia-Giulia Il 29 settembre si conferma data storica nelle relazioni di **Trieste** con la Mitteleuropa e quest' anno è stata propiziata da una bella giornata di sole, di quelle che rincuorano e fanno ben sperare. Assistendo alla cerimonia ufficiale di fine lavori per la Piattaforma Logistica di **Trieste**, molte parole sono state spese per celebrare il nuovo terminal rubato al mare, ma soprattutto veniva riconosciuto il ruolo europeo del nostro **porto**, sintetizzato nello slogan "Ein Hafen für Europa". Grande merito e ringraziamento per la capacità di visione e la tenacia nel portare avanti il progetto va ad uno dei partner principali nonché nostri soci fondatori, Francesco Parisi s.p.a. Casa di spedizione storica, tra le prime in Europa, a testimonianza della qualità del tessuto imprenditoriale locale proiettato su scala mondiale. Ma tutti i terminalisti, le case di spedizione, le agenzie marittime, i vettori ferroviari hanno lavorato duramente per tanti anni in competizione con porti unionali meno schiacciati dalla pressione fiscale e dalla burocrazia del nostro, guadagnando per **Trieste** un credito internazionale di credibilità ed affidabilità. In particolare, vanno tenute bene a mente la perseveranza e la resilienza dei terminalisti operanti nei settori dei traffici unitizzati, in primis **Trieste** Marine Terminal e Samer Seaports. A conferma di ciò i nuovi partner tedeschi della Hamburger Hafen Logistik AG hanno deciso di investire qui e non altrove ed è ben risaputo che in Germania, dove nulla accade per caso, le decisioni vengono ponderate con molta cura ed attenzione. Le parole dell' AD Titzrath sul futuro sviluppo dell' area sono concise e chiare: «Precisione prima della velocità». Condividiamo ogni singola parola. Il risultato è il perfetto esempio del lavoro fatto dalle nostre Imprese assieme al Presidente D' Agostino. Lavoro, serietà e risultati. Questo è l' unico modo per convincere partner internazionali ad investire e credere nelle nostre Imprese e nel nostro Paese. Condividiamo pienamente anche le parole del Direttore nazionale di Confetra, Ivano Russo, laddove in relazione all' operazione sulla Piattaforma Logistica di **Trieste** afferma che il puro transito di merci produce valore relativo. Meno azzeccato ci pare il paragone azzardato dalla stampa sull' oleodotto SIOT-TAL, laddove si lamenta il mancato incasso dell' IVA sul petrolio che vi transita per i Paesi centroeuropei. Tuttavia una modifica della legge sull' IVA che permetta agevolmente l' importazione in Italia di merci destinate al consumo in altri Paesi unionali è una delle tante battaglie che Confetra Friuli Venezia-Giulia conduce inascoltata da anni. Ma al di là dell' IVA, la creazione di vero valore aggiunto all' interno della filiera logistica è l' obiettivo che questa Confetra regionale persegue da anni, chiedendo al governo italiano di utilizzare l' asset competitivo del regime di **porto** franco internazionale per consentire le lavorazioni industriali delle merci che transitano attraverso il nostro **porto**. Tale concreta possibilità è però vanificata dalla sordità delle stanze romane e dalla mancanza di consapevolezza dei politici verso il principio di extradoganalità: in pratica viene opposto che il codice doganale comunitario include il **porto** di **Trieste** fra le zone franche comunitarie e non fra i territori extradoganali, dimenticando che era ed è competenza dello Stato membro indicare all' Unione europea quali siano i territori extradoganali, fra cui si deve porre il **porto** di **Trieste**, come sancito da norme di diritto internazionale pubblico, che l' Italia, volente o nolente, è tenuta a rispettare. Il regime di **Porto** franco andrebbe usato per creare economia, occupazione e ricchezza sul nostro territorio e non vissuto come anomalia da scansare. Sul punto, tuttavia, siamo



ottimisti . Il primo ottobre scorso, dopo un' apposita audizione alla quale abbiamo contribuito attivamente, il Consiglio



Informazioni Marittime

Trieste

della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha approvato una mozione, votata da tutti gli schieramenti politici presenti, che impegna il Presidente della Regione a pretendere il pieno rispetto dell'extradoganalità del porto franco e l'avvio delle necessarie procedure governative in tal senso. Vedremo se a Roma l'encefalogramma politico rimarrà piatto oppure perverrà qualche segno di vita. Sia chiaro, non abbiamo più intenzione di piegare la testa: lavoro, serietà e risultati. Questi sono i nostri valori e da imprenditori pretendiamo dalle Istituzioni precisione, visto che parlare di velocità non è proprio il caso.

Confetra Fvg: Trieste assume ruolo europeo

Redazione

TRIESTE Con l'inaugurazione della Piattaforma Logistica Trieste, viene riconosciuto il ruolo europeo dello scalo giuliano. Ne è convinta Confetra Friuli Venezia Giulia che definisce quella del 29 Settembre una data storica nelle relazioni di Trieste con la Mitteleuropa e quest'anno si legge in una sua nota è stata propiziata da una bella giornata di sole, di quelle che rincuorano e fanno ben sperare. Assistendo alla cerimonia ufficiale di fine lavori per la Piattaforma Logistica di Trieste, molte parole sono state spese per celebrare il nuovo terminal rubato al mare, ma soprattutto veniva riconosciuto il ruolo europeo del nostro porto, sintetizzato nello slogan Ein Hafen für Europa. Grande merito e ringraziamento per la capacità di visione e la tenacia nel portare avanti il progetto va scrive Confetra FVG ad uno dei partner principali nonché nostri soci fondatori, Francesco Parisi Spa. Casa di spedizione storica, tra le prime in Europa, a testimonianza della qualità del tessuto imprenditoriale locale proiettato su scala mondiale. Ma tutti i terminalisti, le case di spedizione, le agenzie marittime, i vettori ferroviari hanno lavorato duramente per tanti anni in competizione con porti unionali meno schiacciati dalla pressione fiscale e dalla burocrazia del nostro, guadagnando per Trieste un credito internazionale di credibilità ed affidabilità. In particolare, vanno tenute bene a mente la perseveranza e la resilienza dei terminalisti operanti nei settori dei traffici unitizzati, in primis Trieste Marine Terminal e Samer Seaports. A conferma di ciò i nuovi partner tedeschi della Hamburger Hafen Logistik AG hanno deciso di investire qui e non altrove ed è ben risaputo che in Germania, dove nulla accade per caso, le decisioni vengono ponderate con molta cura ed attenzione. Le parole dell'Ad Titzrath sul futuro sviluppo dell'area sono concise e chiare: Precisione prima della velocità. Condividiamo ogni singola parola. Il risultato è il perfetto esempio del lavoro fatto dalle nostre imprese assieme al presidente dell'AdSp Zeno D'Agostino. Lavoro, serietà e risultati. Questo è l'unico modo per convincere partner internazionali ad investire e credere nelle nostre Imprese e nel nostro Paese. Condividiamo pienamente anche le parole del direttore nazionale di Confetra Ivano Russo, laddove in relazione all'operazione sulla Piattaforma Logistica di Trieste afferma che il puro transito di merci produce valore relativo. Meno azzeccato ci pare il paragone azzardato dalla stampa sull'oleodotto SIOT-TAL, laddove si lamenta il mancato incasso dell'Iva sul petrolio che vi transita per i Paesi centroeuropei. Tuttavia una modifica della legge sull'Iva che permetta agevolmente l'importazione in Italia di merci destinate al consumo in altri Paesi unionali è una delle tante battaglie che Confetra Friuli Venezia Giulia conduce inascoltata da anni. Ma al di là dell'Iva, la creazione di vero valore aggiunto all'interno della filiera logistica è l'obiettivo che Confetra FVG persegue da anni, chiedendo al governo italiano di utilizzare l'asset competitivo del regime di porto franco internazionale per consentire le lavorazioni industriali delle merci che transitano attraverso il nostro porto. Tale concreta possibilità è però vanificata dalla sordità delle stanze romane e dalla mancanza di consapevolezza dei politici verso il principio di extradoganalità: in pratica viene opposto che il codice doganale comunitario include il porto di Trieste fra le zone franche comunitarie e non fra i territori extradoganali, dimenticando che era ed è competenza dello Stato membro indicare all'Unione europea quali siano i territori extradoganali, fra cui si deve porre il porto di Trieste, come sancito da norme di diritto internazionale pubblico, che l'Italia, volente o nolente, è tenuta a rispettare. Il



regime di Porto franco andrebbe usato per creare economia, occupazione e ricchezza sul nostro territorio e non vissuto come anomalia da scansare. Sul punto, tuttavia, siamo ottimisti. Il primo Ottobre scorso, dopo un'apposita audizione alla quale abbiamo contribuito attivamente, il



Messaggero Marittimo

Trieste

Consiglio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha approvato una mozione, votata da tutti gli schieramenti politici presenti, che impegna il presidente della Regione a pretendere il pieno rispetto dell'extradoganalità del porto franco e l'avvio delle necessarie procedure governative in tal senso. Vedremo conclude Confetra FVG se a Roma l'encefalogramma politico rimarrà piatto oppure perverrà qualche segno di vita. Sia chiaro, non abbiamo più intenzione di piegare la testa: lavoro, serietà e risultati. Questi sono i nostri valori e da imprenditori pretendiamo dalle Istituzioni precisione, visto che parlare di velocità non è proprio il caso.

HHLA investe a Trieste

TRIESTE È un ingresso importante, che fornirà nuove importanti risorse al **porto**: anche se è la conferma che sono gli investimenti stranieri di questi tempi ad avere la priorità nello sviluppo della nostra logistica. Con una quota del 50,01%, la società Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ha infatti acquisito la maggioranza del terminal multifunzionale Piattaforma Logistica **Trieste** (PLT) nel **porto** di **Trieste**. Il relativo accordo è stato sottoscritto lunedì scorso. Dal punto di vista contrattuale e organizzativo, l'investimento fa capo alla società HHLA International GmbH. Con questa partecipazione nell'Adriatico, HHLA sottolinea la società tedesca si posiziona in un mercato in forte crescita che offre buone opportunità di sviluppo grazie alla sua posizione strategica. Dopo Odessa (Ucraina) e Tallinn (Estonia), questo è il terzo **porto** che vede la partecipazione di HHLA al di fuori di Amburgo. Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA ha detto: Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico. **Trieste** è il **porto** più Settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a Sud dell'Europa Centrale e Orientale. Questa partecipazione costituisce un significativo ampliamento della nostra attuale rete portuale e intermodale. Il terminal ci offre la possibilità di intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e di partecipare attivamente alla loro evoluzione. Con questa operazione ribadiamo le nostre ambizioni e la nostra volontà di crescita internazionale. Al tempo stesso intendiamo rafforzare ulteriormente i nostri terminal di Amburgo attraverso investimenti in impianti e tecnologie. Siamo un'azienda di Amburgo ma ci sentiamo a casa in Europa e operiamo a livello globale. Francesco Parisi, presidente del Consiglio di Amministrazione di PLT: l'ingresso di un socio della statura di HHLA in PLT è motivo di grande soddisfazione per le prospettive di crescita della società e dell'intero **porto** di **Trieste**. Le strategie di sviluppo nell'area del Centro ed Est Europeo sono state condivise con HHLA in modo armonico e le visioni dei nuovi partner sono state per noi una conferma della solidità del progetto che abbiamo sviluppato. Gli impianti del terminal sono situati all'interno della zona franca di **Trieste** e dispongono di una superficie complessiva di 28 ettari. Nella parte Settentrionale si svolgono prevalentemente i traffici di sbarco ed imbarco di merci varie e vengono erogati i servizi logistici. Nella zona Meridionale è attualmente in costruzione il nuovo cuore del terminal: l'area di recente realizzazione entrerà in funzione nel primo trimestre del 2021 ed è progettata per la movimentazione di container e roll-on/roll-off. La capacità del terminal PLT ammonterà in totale a circa 300.000 TEUs (container standard), 90.000 unità ro-ro e 700.000 tonnellate di carico generale. Vi è inoltre la possibilità di aumentare notevolmente la capacità del terminal ampliando le aree adiacenti. La posizione strategicamente favorevole del **porto** adriatico di **Trieste** offre ottime opportunità di sviluppo del traffico diretto verso l'interno. Il terminal PLT è dotato di un proprio raccordo ferroviario. Oltre a ciò, Metrans, filiale ferroviaria di HHLA, collega già il **porto** di **Trieste** con la sua rete intermodale europea. Il completamento dell'operazione è soggetto a diverse condizioni sospensive ed è previsto per il mese di gennaio 2021.



HHLA e Piattaforma Logistica: le prospettive internazionali per il Porto e per Trieste

L'Arrivo di Hamburger Hafen und Logistik, la società pubblica amburghese leader nella logistica portuale, sulle sponde della nostra città ha generato diverse reazioni politiche, molte positive, altre scettiche, alcune decisamente dietrologiche, al punto di denunciare la strisciante privatizzazione del Porto o addirittura la svendita della nostra sovranità a una nazione straniera. Per fare un po' di chiarezza, soprattutto sulle prospettive che questa acquisizione può aprire per Trieste e in generale sullo stato del nostro sistema portuale, abbiamo rivolto alcune domande a Sergio Bologna. Bologna, nato a Trieste nel 1937, ha insegnato in varie Università, in Italia e in Germania. Si è occupato di storia del movimento operaio, ha partecipato alla fondazione di riviste quali «Classe operaia» e «Primo Maggio». Espulso dall'Università, ha scelto di fare il consulente e in questa veste è stato coordinatore del settore merci del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (1998-2000), membro del Comitato scientifico per il Piano Nazionale della Logistica (2010-2012) ed esperto del CNEL sui problemi marittimo-portuali. Ha steso il Manifesto programmatico ed è attivo in ACTA - L'associazione dei freelance.

L'acquisizione da parte della società amburghese HHLA del 50,1% della nuova Piattaforma Logistica di Trieste segna un passaggio potenzialmente storico per l'economia cittadina. In che quadro si inserisce tale operazione e cosa può significare per lo scalo anseatico e per quello adriatico? A un primo sguardo, l'acquisizione sembra seguire una logica di maggiore integrazione del sistema logistico europeo, rendendo ancora più fitta la rete che coinvolge porti, interporti, connessioni marittime e terrestri, in particolare quelle via ferro. Qual è l'effettiva tendenza, da questo punto di vista? E questo trend può portare anche a ricadute produttive nella nostra città? Non è da oggi che gli imprenditori portuali tedeschi s'interessano all'Italia. Tanto per citare esempi illustri: il porto di Gioia Tauro non è stato forse gestito negli ultimi trent'anni da una società italiana controllata da un gruppo tedesco, anzi, più precisamente di Amburgo? E questo stesso gruppo non ha forse messo le mani su La Spezia, dove tuttora è presente, e in altri scali come Cagliari, Salerno e Ravenna? Il gruppo Eurogate, che fa capo alla famiglia Eckelmann, è tra l'altro il principale competitor di HHLA all'interno del porto di Amburgo ed ha costruito il suo network internazionale con largo anticipo su HHLA, investendo non solo in Italia ma anche in Portogallo e in Russia. HHLA prima di mettere piede a Trieste ha ottenuto delle concessioni a Tallinn e a Odessa. Con che logica si muovono questi gruppi, che appartengono al settore dei GTO, Global Terminal Operator, uno dei settori dove la concentrazione di capitali ormai ha raggiunto livelli quasi parossistici? La logica è quella di offrire ai propri clienti, che sono le potenti compagnie marittime specializzate nei traffici di linea - colossi come Maersk, MSC, Cosco, CMA CGM, Evergreen e altri dieci/dodici, consorziati per di più tra di loro in cosiddette Alliances - un servizio di stevedoring in diverse parti del globo, in modo da avere a) quel potere negoziale verso le compagnie marittime che consente loro di sopravvivere, b) una presenza su diversi mercati locali con un più ampio ventaglio di servizi ma soprattutto c) una visione dell'universo dei traffici nella sua complessità per anticipare la sua volatilità. Tutti vantaggi che non avrebbero se si limitassero ad essere presenti in un solo porto, anche se delle dimensioni di Amburgo. Finora, dovunque sono andati hanno portato traffici e occupazione. Perché? Perché i requisiti per resistere in questo mercato assai competitivo sono sempre più complessi ed elevati e il know how necessario richiede un grado di sofisticazione che ormai lo rende un patrimonio di pochi. HHLA e Eurogate appartengono a questo club ristretto, anche se la loro dimensione è molto minore rispetto a giganti come CK



L'Arrivo di Hamburger Hafen und Logistik, la società pubblica amburghese leader nella logistica portuale, sulle sponde della nostra città ha generato diverse reazioni politiche, molte positive, altre scettiche, alcune decisamente dietrologiche, al punto di denunciare la strisciante privatizzazione del Porto o addirittura la svendita della nostra sovranità a una nazione straniera. Per fare un po' di chiarezza, soprattutto sulle prospettive che questa acquisizione può aprire per Trieste e in generale sullo stato del nostro sistema portuale, abbiamo rivolto alcune domande a Sergio Bologna. Bologna, nato a Trieste nel 1937, ha insegnato in varie Università, in Italia e in Germania. Si è occupato di storia del movimento operaio, ha partecipato alla fondazione di riviste quali «Classe operaia» e «Primo Maggio». Espulso dall'Università, ha scelto di fare il consulente e in questa veste è stato coordinatore del settore merci del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (1998-2000), membro del Comitato scientifico per il Piano Nazionale della Logistica (2010-2012) ed esperto del CNEL sui problemi marittimo-portuali. Ha steso il Manifesto programmatico ed è attivo in ACTA - L'associazione dei freelance.

L'acquisizione da parte della società amburghese HHLA del 50,1% della nuova Piattaforma Logistica di Trieste segna un passaggio potenzialmente storico per l'economia cittadina. In che quadro si inserisce tale operazione e cosa può significare per lo scalo anseatico e per quello adriatico? A un primo sguardo, l'acquisizione sembra seguire una logica di maggiore integrazione del sistema logistico europeo, rendendo ancora più fitta la rete che coinvolge porti, interporti, connessioni marittime e terrestri, in particolare quelle via ferro. Qual è l'effettiva tendenza, da questo punto di vista? E questo trend può portare anche a ricadute produttive nella nostra città? Non è da oggi che gli imprenditori portuali tedeschi s'interessano all'Italia. Tanto per citare esempi illustri: il porto di Gioia Tauro non è stato forse gestito negli ultimi trent'anni da una società italiana controllata da un gruppo tedesco, anzi, più precisamente di Amburgo? E questo stesso gruppo non ha forse messo le mani su La Spezia, dove tuttora è presente, e in altri scali come Cagliari, Salerno e Ravenna? Il gruppo Eurogate, che fa capo alla famiglia Eckelmann, è tra l'altro il principale competitor di HHLA all'interno del porto di Amburgo ed ha costruito il suo network internazionale con largo anticipo su HHLA, investendo non solo in Italia ma anche in Portogallo e in Russia. HHLA prima di mettere piede a Trieste ha ottenuto delle concessioni a Tallinn e a Odessa. Con che logica si muovono questi gruppi, che appartengono al settore dei GTO, Global Terminal Operator, uno dei settori dove la concentrazione di capitali ormai ha raggiunto livelli quasi parossistici? La logica è quella di offrire ai propri clienti, che sono le potenti compagnie marittime specializzate nei traffici di linea - colossi come Maersk, MSC, Cosco, CMA CGM, Evergreen e altri dieci/dodici, consorziati per di più tra di loro in cosiddette Alliances - un servizio di stevedoring in diverse parti del globo, in modo da avere a) quel potere negoziale verso le compagnie marittime che consente loro di sopravvivere, b) una presenza su diversi mercati locali con un più ampio ventaglio di servizi ma soprattutto c) una visione dell'universo dei traffici nella sua complessità per anticipare la sua volatilità. Tutti vantaggi che non avrebbero se si limitassero ad essere presenti in un solo porto, anche se delle dimensioni di Amburgo. Finora, dovunque sono andati hanno portato traffici e occupazione. Perché? Perché i requisiti per resistere in questo mercato assai competitivo sono sempre più complessi ed elevati e il know how necessario richiede un grado di sofisticazione che ormai lo rende un patrimonio di pochi. HHLA e Eurogate appartengono a questo club ristretto, anche se la loro dimensione è molto minore rispetto a giganti come CK



più elevate, per esempio essere un porto internazionale, o si affida a questi specialisti o rimane una scatola vuota. Il mestiere del terminalista non è un mestiere facile. Uno potrebbe dire: 'Beh ma che fanno di tanto difficile? Prendono degli scatoloni da dentro una stiva e li mettono su una banchina e viceversa, fa tutto la gru, coi semirimorchi delle navi Ro Ro addirittura non c'è bisogno nemmeno della gru, scendono e salgono dalla nave da soli, quando si tratta poi di merci solide alla rinfusa ci sono sistemi automatizzati, basta schiacciare un bottone.'. Quello che non si vuol capire è che il know how consiste nel sistema di relazioni che i terminalisti debbono saper intessere e gestire con i loro clienti e fornitori, debbono inoltre saper organizzare e gestire la consegna delle merci a destino o il prelievo delle merci dal cliente e debbono saperlo fare col camion ma soprattutto con il treno, debbono essere specialisti dell'intermodale ed anche per questo occorre un know how non indifferente. Ma c'è un elemento in più che spiega la logica di rete dei terminalisti, anzi, sempre più diventa l'elemento decisivo nelle loro scelte ed è il fatto che negli ultimi quindici anni le compagnie marittime medesime si sono sdoppiate, diventando esse stesse operatori terminalistici oltre che carrier e hanno fatto incetta a man bassa di spazi di banchina, anzi hanno acquisito interi porti o si sono fatte dare concessioni decennali, insomma sono diventate le dirette concorrenti dei vari PSA, HHLA, Eurogate e via dicendo. Che cosa vuol dire tutto questo? Che le barriere all'entrata nel mercato dei servizi portuali sono diventate talmente elevate che non è immaginabile che qualche impresa 'nuova entrante' possa pensare di farcela, soprattutto se pensiamo alle rachitiche imprese italiane. Trent'anni fa, al tempo della privatizzazione dei nostri porti, la situazione era differente, c'erano ancora dei margini di manovra per delle imprese, anche di modeste dimensioni. Infatti, chi ha preso in mano la gestione di tante banchine allora, dopo la riforma del 1984 con cui s'introduceva per la prima volta la privatizzazione? Degli agenti marittimi, che si sono improvvisati terminalisti pur non avendo uno specifico know how. E perché ce l'hanno fatta, dopotutto? Perché erano gli unici ad avere le famose relazioni con le grandi compagnie marittime, con i carrier. Relazioni e reputazione sono strettamente intrecciate. A Trieste abbiamo un esempio da manuale: Pierluigi Maneschi, agente marittimo livornese, aveva dei rapporti consolidati con Evergreen, società cinese di Taiwan, allora ai vertici della classifica mondiale dello shipping. Grazie a questi rapporti si è sentito abbastanza sicuro da prendere in gestione il molo VII ed è riuscito a vendere a Evergreen il Lloyd Triestino ribattezzato Italia marittima. Ma quello che era possibile trent'anni fa oggi è semplicemente impensabile tant'è vero che gli ex agenti marittimi diventati terminalisti, sto pensando per esempio al gruppo che faceva capo a Negri nel porto di Genova, si stanno ritirando dal mercato e cedono a operatori globali o a fondi d'investimento le loro pur fiorenti aziende terminalistiche. Sono stati criticati per questo, in particolare quando hanno fatto entrare i fondi, perché questi avrebbero una visione speculativa a breve termine. Io non la penso così, i fondi ci possono stare purché ci sia nella compagine societaria un socio 'industriale' detentore di quello specifico know how multimodale e dotato di relazioni internazionali con gli interlocutori 'giusti'. Da questo punto di vista non si poteva trovare un socio migliore di HHLA per la PLT. HHLA ha 130 anni di storia, sul sito elenca ben 51 tipologie diverse di servizio che offre ai clienti, dallo stevedoring all'intermodale, dalla logistica all'informatica, dall'immobiliare alla consulenza; è all'avanguardia nella digitalizzazione, nell'uso sistematico dei droni, nell'Internet delle cose. Per essere un gruppo pubblico, controllato dalla città-stato di Amburgo, ha un dinamismo eccezionale. Conosco HHLA dal 1979/80, quando ho messo piede per la prima volta nel loro terminal di Amburgo in compagnia di alcuni 'camalli' genovesi, diventai amico di alcuni suoi delegati sindacali, che mi hanno introdotto in certe pieghe della cultura aziendale, li ho frequentati molto nei tre anni successivi quando insegnavo a Brema ed ho cominciato anche a frequentare il porto di Bremerhaven. Il mio padrone di casa era un sindacalista di spicco di Hapag Lloyd, aveva un grande rispetto per il mio passato 'operaista'. Lo accompagnavo qualche volta a bordo delle navi ormeggiate in porto. Da quanto dici sembra però che agli italiani non rimanga che ritirarsi in buon ordine, consegnando tutte le loro infrastrutture allo straniero Mi ricordi il vecchio refrain patriottico: 'Il Piave mormorò,

non passa lo stranierozan, zan.'. No, penso che nemmeno il Piave avrebbe nulla da dire, oggi A parte gli scherzi, qui mi auguro non si ripeta il polverone sollevato a proposito dei cinesi, quando d'Agostino fu attaccato per il famoso Memorandum. E sì che allora lui era andato a Pechino a negoziare piuttosto



degli investimenti italiani in Cina che degli investimenti cinesi in Italia e quando i cinesi, che sono dei gran paraculi, gli hanno proposto dei siti messi molto male, li ha mandati bellamente a quel paese. Ancora non si è capito che nel porto di Trieste non si entra per fare da padroni, si entra a condizione di rispettarne le regole e la cultura . Con un'azienda come HHLA non c'è bisogno di lanciare moniti di questo tipo, sono un gruppo talmente solido nei valori che il loro approccio è sempre quello di una learning company , con un enorme rispetto verso gli altri dai quali pensano sempre di poter imparare qualcosa . Basti sapere che loro, pur essendo di gran lunga i primi in Europa nei traffici intermodali retroportuali, hanno voluto subito andare a vedere come riusciamo noi a fare la manovra ferroviaria malgrado un'infrastruttura che grida vendetta al cielo. Non è un caso che il discorso che la loro CEO Angela Titzrath ha fatto alla cerimonia di chiusura dei lavori della PLT, peraltro applauditissimo, è stato un discorso di respiro politico europeo. E' una che ha lavorato 22 anni alla Mercedes, viene dall'industria, dall'automotive, ha vissuto a Roma e parla bene l'italiano. Pur sapendo benissimo dove si trovava, ha condannato i nazionalismi senza mezzi termini, ha esaltato l'integrazione europea e auspicato la solidarietà collettiva verso i Paesi più colpiti dalla pandemia (se ha lavorato alla Mercedes deve saper bene che senza fornitori e subfornitori italiani l'industria automobilistica tedesca non va avanti). Io credo che per avvicinarsi alla loro cultura aziendale fareste bene a scaricarvi da Internet la sintesi del loro Sustainability Report . Vi fareste un'idea di cosa può significare veramente logistica sostenibile . Sono stati i primi a introdurre l'automazione spinta nel loro terminal di Altenwerder (era il 2002 se non erro), ma alcuni anni dopo hanno assunto in quel terminal circa 100 persone. E' una storia che varrebbe la pena approfondire, oggi quel terminal automatizzato alimenta a batterie gli AGV (automatic guided vehicle che spostano i container all'interno del terminal) ed è certificato come il primo a essere klimaneutral . Facendo perno sull'Accademia del Mare e sull'AIOM, penso che dovremmo approfittare di questo ingresso di HHLA nel porto per organizzare un trasferimento di know how in piena regola . Vorrei attivare in questo senso i miei contatti a livello di BVL, l'Associazione di Logistica Tedesca (quello che per 20 anni ne è stato il Presidente ha fatto parte degli organi di sorveglianza di HHLA, mentre il nuovo Presidente di BVL, Thomas Wimmer, è un vecchio amico). Mi auguro che le associazioni imprenditoriali del cluster marittimo-portuale e la stessa Confindustria regionale dimostrino interesse e che su questo piano l'Autorità di Sistema, assieme a una parte del mondo scientifico e della ricerca che a Trieste di certo non manca, ci possa seguire: la Camera di Commercio italo-tedesca di Monaco, il cui segretario generale Alessandro Marino, triestino, ha fatto da moderatore alla cerimonia del 30 settembre, c'incoraggia a muoverci in questa direzione. Ci stai dicendo tante belle cose di HHLA e dei tedeschi ma resta alla fine l'impressione che agli italiani non resta che fare da comprimari Senti, i numeri sono numeri. HHLA ha 6.300 dipendenti, più della metà dell'intera occupazione nei porti italiani sedi di Autorità di Sistema, che ai tempi di Del Rio era stata stimata in 11mila persone. Quindi dal punto di vista della dimensione non possiamo nemmeno fare dei paragoni. Ciò non significa però che le aziende italiane non abbiano delle risorse in termini di know how e di esperienza che consente loro non solo di giocare un ruolo a livello internazionale ma di avere delle idee di business innovative, in un mondo nel quale il fattore reputazionale svolge un ruolo importante. Il caso della PLT è un caso esemplare se pensiamo alle due aziende italiane che sono state i due pilastri principali dell'iniziativa, ICOP e Parisi. Parisi ha 150 anni di storia, ha una reputazione che le consente di avviare un dialogo anche con imprese globali e di coinvolgerle in iniziative con ricadute sul nostro territorio, Francesco Parisi è stato Presidente mondiale di FIATA, la Federazione Internazionale delle Associazioni di Spedizionieri. Ma ci sono dei gruppi italiani di tutto rispetto anche in termini dimensionali. Proprio se penso alla storia dell'imprenditoria triestina e dalmata mi viene in mente il nome della Fratelli Cosulich che, dopo aver avuto una grande fortuna, nell'immediato dopoguerra aveva subito un tracollo ed oggi ha risalito pian piano la china fino ad arrivare ad essere uno dei primi, se non il primo, gruppo integrato italiano, con 1,5 miliardi di fatturato annuo (il fatturato di HHLA nel 2019 sommando il segmento stevedoring

e quello intermodale è stato di 1.286,6 mln/). E la Fratelli Cosulich sta anch'essa guardando con interesse alla nostra portualità, magari non a Trieste ma a Monfalcone o Porto Nogaro. Cosa voglio dire con questo? Tre cose. Primo, che la dimensione non è tutto, conta moltissimo l'esperienza e soprattutto l'etica aziendale , contano i



fattori immateriali che si traducono in vantaggi reputazionali. Secondo, che la storia e la tradizione sono valori preziosi , anche se rari. Parisi fondata nel 1807, Fratelli Cosulich nel 1857, HHLA nel 1885. Terzo, che non bisogna guardare solo ed esclusivamente al container , la PLT è un progetto interessante perché è un terminal multipurpose , quindi estremamente flessibile. Quindi i triestini non debbono temere l'ingresso dei tedeschi - non abbiamo parlato dell'intermodale e delle prospettive che si aprono su quel versante - lascino da parte le loro paturnie e pensino invece come possono trarre il maggiore vantaggio da questa situazione. Quanto poi ai tedeschi del settore shipping e affini hanno anche loro i loro buchi neri: nel settore della finanza navale soprattutto. Ho scritto ben due libri sulla crisi di banche come HSH Nordbank (guarda caso banca pubblica di Amburgo), e dopo ne sono successe altre di peggio come il crollo di P&R, noleggiatore di container, la più grossa truffa del dopoguerra in Germania. Tutto il mondo è paese

la grande opera

Pioggia, onde, vento e notti insonni Scatta l' ora «X», il Mose si alza

Control room pronta, alle 9.30 l' inizio delle operazioni Ingresso vietato alle navi, la laguna resterà isolata

Francesco Bottazzo

VENEZIA I tecnici sono pronti alle tre bocche di **porto** già dalla scorsa notte. Ormai da giorni la previsione non scende: 135 centimetri alle 12.05 e prima volta del Mose con l' acqua alta. Ieri notte in molti non hanno dormito per farsi trovare pronti all' appuntamento che Venezia aspetta da 54 anni, da quando nel 1966 un' alluvione spazzò città e isole con una marea di 194 centimetri. Il commissario straordinario del Mose Elisabetta Spitz e il Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone stamattina daranno il via libera a premere il «pulsante rosso» e far alzare le paratoie. «Sarà un test tecnico, nessuna inaugurazione, una prova fatta in condizioni peggiori rispetto alle precedenti che permetterà alla città di non subire l' onda dei 130/135 centimetri previsti», dice Zincone. Le onde in laguna sono previste piuttosto alte, oltre un metro e mezzo, ancora più alte (fino a tre) in mare. «Ma non ci sarà nessun problema per le dighe mobili», continua a ribadire l' inventore del Mose Alberto Scotti. Poi pioggia, vento, soprattutto quello di scirocco che spinge l' acqua verso la laguna. Ieri mattina si è tenuto un nuovo tavolo tecnico tra Centro maree e Cnr-Ismar, per la valutazione dei dati meteo-marini. «È stata confermata la possibilità di intensi venti sciroccali lungo tutto il bacino Adriatico che potranno soffiare venti fino a 50 chilometri orari», sottolinea il direttore del Centro maree del Comune di Venezia Alvisè Papa. La Capitaneria di **Porto** ha stabilito l' ordinanza che prima dell' avvio delle procedure di sollevamento, interdirà l' ingresso dal mare in laguna a navi e mercantili (l' unico che subirà un ritardo rispetto alla schedula sarà un traghetto dalla Grecia che entrerà tre ore dopo), e vieterà l' avvicinamento alle bocche di **porto** di Lido, Malamocco e Chioggia di qualsiasi barca. L' ora X è scattata alle 6 di questa mattina quando l' ultima previsione doveva dare la conferma del sollevamento. Con ogni probabilità le procedure partiranno intorno alle 9.30 per arrivare a separare la laguna dal mare nel giro di 50 minuti, come nel test dello scorso 11 settembre, ma in via cautelativa il tempo previsto è di due ore. Proprio dal tempo di sollevamento, oltre che ovviamente dalla velocità di salita della marea, dipenderà il livello dell' acqua che resterà all' interno della laguna: se il Mose sarà lento e la marea rapida, il dislivello con il mare potrebbe essere di pochi centimetri, ma l' obiettivo è di tenere in laguna una quota di 110 centimetri. E questa rimarrà fino a quando la marea comincerà a scendere. Solo quando la quota in mare sarà inferiore arriverà l' ordine di abbassare le paratoie (che rientreranno nei cassoni di calcestruzzo) e riportare Venezia di nuovo all' asciutto. Quando la laguna sarà isolata, però, non sarà un «tranquillo catino»: pioggia, fiumi, l' acqua che passa tra una paratoia e l' altra (ci sono pochi centimetri), ma soprattutto il vento possono aumentare la quota interna. Gli esperti delle maree per tutta la notte hanno incrociato modelli, unendo la quota di marea astronomica con quella meteorologica, per arrivare alla previsione più attinente alla realtà possibile. Con la stessa dedizione da due giorni un centinaio di tecnici del Consorzio Venezia Nuova stanno predisponendo le azioni, alle tre bocche di **porto**, alloggiando nei container appositamente realizzati, e all' Arsenale dove è allestito il centro previsionale. Tutto sarà gestito dalla control room dell' isola alla bocca del Lido dove ci sarà anche l' ingegnere Francesco Ossola, uno dei commissari del Cvn, che non ha mai mancato a nessuna prova. Due squadre della Protezione civile da questa mattina sono posizionate alle





Corriere del Veneto

Venezia

porte della città (piazzale Roma e stazione) per dare indicazione a veneziani e turisti, pronti ad intervenire in qualsiasi situazione («Ma è una normale acqua alta», sottolineano). Le sirene di allertamento suoneranno lo stesso, ma questa volta ci sarà il Mose.

Il giorno del Mose «Ma la piazza sarà bagnata lo stesso»

L'EVENTO VENEZIA L'ordine di sollevare il **Mose** arriverà questa mattina alle 6 dal commissario straordinario al **Mose**, Elisabetta Spitz, insieme con il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Con una probabilità del 99,9 per cento saranno confermate infatti le previsioni del Centro Maree del Comune di Venezia che ipotizzano un picco per mezzogiorno tra i 135 e i 140 centimetri. Ragion per cui scatterà l'ultima fase della procedura di emergenza, non più reversibile: le squadre dei tecnici, del resto, sono al lavoro dalla notte scorsa perché tutto fili liscio. Anzi, per tutta la settimana sono proseguiti i test, perché si tratta della prima prova in condizioni meteomarine avverse. Finora i comportamenti delle barriere sono stati testati solo quando l'acqua era in una fase di morto, cioè con la minima escursione tra la marea massima e la minima. LE PROCEDURE Oggi si aggiungeranno lo scirocco, il vento e la pioggia. Le procedure software non cambiano, la tecnologia governa tutta la manovra: quello che potrà cambiare è il comportamento delle paratoie prima di raggiungere l'angolazione di 42 gradi prevista per separare l'acqua del mare da quella della laguna, in ragione della diversa pressione che eserciteranno le onde di marea. «Sarà un test importante - annuncia il provveditore Cinzia Zincone - comunque vada: dovremo capire come si comportano le paratoie con le condizioni che registreremo in termini di vento, velocità della corrente, altezza della marea. Che ci serviranno per il futuro». Il test sarà comunque ripetuto il 9 ottobre, giorno in cui era comunque previsto il sollevamento contemporaneo in tutte e quattro le bocche di porto. «Si badi bene che però ci aspettiamo comunque un allagamento della Piazza San Marco, di circa 110 centimetri - prosegue il provveditore - perché in questo momento chiudere il **Mose** su una previsione di 130 significa comunque averne 110 nelle parti più basse della città. E testeremo anche questo». LA SALVAGUARDIA Uno dei temi su cui si è dibattuto in questi mesi è la quota di salvaguardia che il commissario Spitz ha indicato come provvisoria a 130, misurata alla Punta della Salute, finché il **Mose** non sarà finito. Per scendere a 110 a regime, cioè la quota indicata dal Comitato. Ma al momento di mettere in funzione la grande macchina si sono generate delle incomprensioni sulle misurazioni. Ovvero: a che quota si inizia materialmente a sollevare il **Mose**, posto che sei ore prima del picco massimo a 130 viene attivata l'emergenza? «Se voglio difendere Venezia dai 130 centimetri devo iniziare le procedure almeno un paio di ore prima dell'orario previsto. Anche sul valore della quota, poi, la prova sarà importante per capire se va bene o possa essere aggiustata. Per ora il 130 è quella ritenuta ottimale, ma solo quando potremo valutare gli effetti concreti potremo discutere». Quindi se le barriere ci impiegheranno 50 minuti, come nell'ultimo test di settembre, si arriverà a chiudere quando l'acqua ha raggiunto i 115 in mare, che è più o meno il livello che rimane anche in città, tra i vari assestamenti. «Saranno informazioni preziosissime - prosegue Zincone - ci auguriamo che tutto vada per il verso giusto e anche se dovesse accadere l'imprevisto ci servirà come dato per aggiustare il tiro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



Mose, vietato sbagliare La novità: si alzerà 2 ore prima per prudenza

Le paratoie si solleveranno a quota 105 per garantire la sicurezza della città. Con un picco di 130, in laguna dovrebbe restare una marea di 110. Apprensione al Cvn

RAFFAELLA VITTADELLO

LA GRANDE SFIDA VENEZIA Ore 6: questa mattina la macchina dell'emergenza si metterà in moto, con l'ordine di sollevare le barriere del **Mose**, in tutte e quattro le bocche di porto in contemporanea come in settembre, che arriverà perchè le previsioni elaborate dal Centro Maree del Comune di Venezia in collaborazione con Ismar Cnr e Ispra ipotizzano un picco di marea di 135-140 centimetri. Annunciato anche con un sms ieri sera. E la Capitaneria di Porto emanerà un'ordinanza per la regolamentazione della navigazione, spiegando una flotta di mezzi addetti al controllo. A dare l'ordine, quando è ancora buio, saranno il supercommissario Elisabetta Spitz e il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincon. La città probabilmente non si accorgerà neppure, di quanto avverrà in mare, e vivrà una delle solite giornate con l'acqua a 110 intorno a mezzogiorno. Dietro le quinte intorno alle 8.30 i tecnici inizieranno le operazioni per asciugare alla perfezione le tubazioni attraverso le quali dovrà passare l'aria compressa, che servirà a far salire le barriere. Verso le 9.30 si darà il via alla movimentazione vera e propria. «A regime la procedura durerà mezz'ora» spiega Giovanni Cecconi, già direttore della Control room del Consorzio Venezia Nuova, oggi impegnato in un'attività di divulgazione con laboratori dedicati a cittadini e soprattutto ai ragazzi. LE PROVE «Nell'ultimo test ci sono voluti 50 minuti - prosegue - ma è facile pensare che ci dovranno essere margini di sicurezza per eventuali imprevisti. A quell'ora il livello della marea avrà raggiunto in bocca di porto un'altezza di 110-120 centimetri che a Venezia significano 95-105. Quindi l'acqua si stabilizzerà, a **Mose** chiuso, a 100-105 a Venezia. Le barriere rimarranno sollevate per circa 5 ore, poi, quando il mare sarà sceso e avrà raggiunto lo stesso livello dell'acqua della laguna, saranno gradualmente riabbassate». Cecconi ha anche organizzato delle attività di misurazione della marea fissando delle aste idrografiche a Chioggia (scuola elementare San Domenico), Sant'Erasmus (dai Vignotto), Lido (scuola elementare Parmeggiani), San Giuliano (Canottieri Mestre) e Altobello (Amici del Porto) e dalle 8 alle 13 i cittadini e le scuole leggeranno i valori della marea per analizzare i dati prima e dopo la chiusura delle paratoie. «L'algoritmo del sistema che presiede il sollevamento del **Mose** è tarato su un margine di errore di 20 centimetri sulle previsioni - conclude Cecconi - quindi stabilire che si chiude a 130 significa in realtà chiudere a 110, per evitare di trovarsi impreparati». LE REAZIONI «Da veneziano mi auguro che tutto vada secondo le previsioni - sostiene Giovanni Salmistrari, presidente dell'associazione nazionale Costruttori edili - sappiamo per certo, dai test fatti, che i sollevamenti si possono fare, anche se finora le condizioni esterne sono sempre state le migliori possibili. Mi auguro che questo sia un segnale di attenzione per la città, anche se le previsioni dovessero cambiare in extremis, e che il **Mose** sia alzato anche con valori inferiori di marea. Comunque sono fiducioso, non voglio pensare che tutti i soldi che sono stati spesi finora siano stati buttati al vento». «Non poteva presentarsi un'occasione migliore per testare sul campo i risultati raggiunti» interviene Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, il consorzio che ha sostituito le grandi ditte dopo il ciclone giudiziario.



Il Gazzettino

Venezia

«Se tutto andrà per il verso giusto sarà molto confortante, perchè sapremo che siamo sulla strada giusta. Se qualcosa dovesse andare storto o sapremo dove lavorare. Il rischio c'è sempre. L'unico imprevisto che mi viene in mente è che qualche paratoia non si sollevi. Ma del resto si chiamano imprevisti perchè ci sono degli eventi che non sono prevedibili e quindi si tratta solo di mettere in moto la macchina e farla partire per capire meglio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino

Venezia

Oggi Venezia sarà protetta per la prima volta dalla nuova barriera artificiale

Arriva l' acqua alta: Mose in azione

La burrasca autunnale è ormai sul Nord dell' Italia, ma la giornata critica è oggi con un' allerta rossa emessa dalla Protezione Civile per Liguria, Lombardia e Veneto. È sarà proprio Venezia la città nell' occhio del maltempo, con un previsto picco di marea di +135 centimetri, che per la prima volta sarà fronteggiata dal **Mose**, il sistema di dighe mobili che separa la laguna dal mare. Testato in questi mesi in fase di emergenza - dopo la super-acqua alta di +187 del novembre 2019 - il colosso formato da 78 paratoie alle 3 bocche di porto sarà sperimentato durante una vera alta marea. Un evento atteso da 54 anni, da quando la mareggiata del 4 novembre 1966 portò Venezia sull' orlo del baratro. Tutta la macchina finalizzata alle operazioni di sollevamento è già in moto. Firmata l' ordinanza della Capitaneria di Porto che oggi dalle 7.30 alle 15, interdirà l' ingresso in laguna a navi e mercantili, e vieterà l' avvicinamento alle 'bocche' di Lido, Malamocco e Chioggia a ogni mezzo da diporto. Il **Mose** non è ancora finito; tecnicamente quello di oggi sarà ancora un test funzionale, per acquisire dati. Tra le 9 e le 10 dovrebbe essere dato il via libera al sollevamento, su un obiettivo teorico di 130 centimetri, la quota fissata dal protocollo, previsti a Punta della Salute. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a collage of newspaper clippings from 'Il Resto del Carlino' dated October 3, 2020. The main headline is 'Arriva l'acqua alta: Mose in azione'. Other visible headlines include 'Troppi monopattini a Milano: indaga la procura', 'La mobilità alternativa e le polemiche', and 'Maree Tori'. The clippings feature various photos, including people on scooters and a person in a boat.



E sondazioni al Nord Venezia pronta ad attiv are il Mose

ALLERTA ROSSA IN VENETO

Il maltempo ha colpito duramente le regioni del Nord, provocando esondazioni, frane e smottamenti. Particolarmente pesante la situazione in Liguria dove in più punti è esondato il fiume Vara nello Spezzino e pure il torrente Borsa. Pesanti i disagi anche in Veneto, con il governatore Zaia che ha annunciato l' allerta rossa. «Ho sentito il commissario del **Mose** Elisabetta Spitz - ha detto - e so che forse si attiveranno le paratoie». Preoccupazione per Venezia dove la massima di marea ha toccato ieri i 102 centimetri. Per oggi la previsione è di 135 centimetri, livello che farebbe scattare la procedura per l' innalzamento delle paratie. La Regione Piemonte ha attivato la Sala Operativa della Protezione Civile in seguito all' allerta arancione per piogge intense. Chiuse a scopo precauzionale alcune scuole in provincia di Torino e di Alessandria.

12 **Libero** **ATTUALITÀ**

ALLERTA ROSSA IN VENETO



Esondazioni al Nord Venezia pronta ad attivare il Mose

Il maltempo ha colpito duramente le regioni del Nord, provocando esondazioni, frane e smottamenti. Particolarmente pesante la situazione in Liguria dove in più punti è esondato il fiume Vara nello Spezzino e pure il torrente Borsa. Pesanti i disagi anche in Veneto, con il governatore Zaia che ha annunciato l' allerta rossa. «Ho sentito il commissario del **Mose** Elisabetta Spitz - ha detto - e so che forse si attiveranno le paratoie». Preoccupazione per Venezia dove la massima di marea ha toccato ieri i 102 centimetri. Per oggi la previsione è di 135 centimetri, livello che farebbe scattare la procedura per l' innalzamento delle paratie. La Regione Piemonte ha attivato la Sala Operativa della Protezione Civile in seguito all' allerta arancione per piogge intense. Chiuse a scopo precauzionale alcune scuole in provincia di Torino e di Alessandria.

Al domiciliari l'ex direttore del cimitero

A Palermo chiedono le mazzette ai morti

Roma

I pm indagano sui fci sospesi al Fininvest

Massacro di botte per il mancato invito a una festa: perde un occhio

Ladriaci, due fratelli uigali o un altro ragazzo armato per il passaggio ai danni di un Thorne

Informare

Venezia

Sbloccate le opere l' escavo del canale Malamocco-Marghera, principale arteria del traffico portuale veneziano

Musolino: il porto potrà presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali L' Ufficio Salvaguardia di Venezia - Opere Marittime per il Veneto del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche ha comunicato all' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** l' autorizzazione a procedere con l' escavo del canale Malamocco-Marghera a quota prevista dal Piano Regolatore **Portuale** nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo. «L' autorizzazione pervenutaci in queste ore - ha spiegato il commissario straordinario dell' AdSP, Pino Musolino - di fatto, ci permette di riguadagnare il pescaggio perso negli ultimi anni e, di conseguenza, di migliorare sensibilmente l' accessibilità nautica della principale arteria di comunicazione del porto veneziano. In parole povere - ha sottolineato Musolino - il porto di Venezia potrà presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali che si erano raffreddati a causa di un assurdo emparse burocratico. Ciò vorrà dire riportare in Laguna i collegamenti diretti e i servizi di feederaggio con i principali hub portuali del Mediterraneo e dell' Estremo Oriente, alimentando il lavoro dei nostri terminal, servendo con maggior efficacia l' industria veneta e sviluppando nuovi e competitivi servizi logistico-portuali. Il lavoro da fare per recuperare il terreno perduto è ancora grande, ma confido che la convergenza politico-amministrativa di questi ultimi mesi possa gettare le basi per un solido rilancio che dovrà passare, necessariamente, anche per il recupero dei pescaggi del porto di Chioggia». «Ci sono voluti anni, troppi sicuramente, ma - ha aggiunto il presidente dell' ente **portuale** - finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del provveditore Cinzia Zincone e all' attiva partecipazione di tutta la comunità **portuale** veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna». Gli escavi permetteranno di rimuovere circa 537mila metri cubi di fanghi. I sedimenti di categoria B e C verranno conferiti nell' Isola delle Tresse, mentre i sedimenti di tipo A saranno utilizzati per il ripascimento di una serie di barene identificate dall' **Autorità** assieme al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche. In una comunicazione separata il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche ha autorizzato anche l' escavo di oltre 6mila metri cubi di sedimenti nel Canale Industriale Ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori di escavo sono già stati aggiudicati con procedura aperta. Nel complesso l' importo stanziato per le attività di scavo e conferimento ammonta a più di 15 milioni di euro.



Informazioni Marittime

Venezia

Venezia, al via i dragaggi sul Malamocco-Marghera

Il Provveditorato alle opere pubbliche autorizza l'escavo di 537 mila metri cubi al costo di 15 milioni di euro. Musolino: "Aspettavamo da anni"

L'ufficio per le opere marittime del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Venezia ha autorizzato l'escavo del canale Malamocco-Marghera a quota prevista dal Piano regolatore portuale, ovvero meno 11 metri, nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo. Il tutto al costo di 15 milioni di euro. Un passo importante per il porto commerciale della Laguna, atteso da diversi anni. Nello specifico, gli escavi permetteranno di rimuovere circa 537 mila metri cubi di fanghi. I sedimenti di categoria B e C verranno conferiti nell'Isola delle Tresse, mentre quelli di tipo A saranno utilizzati per il ripascimento di una serie di barene. In una comunicazione separata, il Provveditorato ha autorizzato anche l'escavo di oltre 6 mila metri cubi di sedimenti nel canale industriale Ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori di escavo sono già stati aggiudicati con procedura aperta. «Ci sono voluti anni, troppi sicuramente, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del Provveditore Cinzia Zincone e all'attiva partecipazione di tutta la comunità portuale veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna», ha commentato il Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale, **Pino Musolino**. «L'autorizzazione pervenutaci in queste ore - continua - ci permette di riguadagnare il pescaggio perso negli ultimi anni e, di conseguenza, di migliorare sensibilmente l'accessibilità nautica della principale arteria di comunicazione del porto veneziano. In parole povere, il porto di Venezia potrà presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali che si erano raffreddati a causa di un assurdo impasse burocratico. Ciò vorrà dire riportare in Laguna i collegamenti diretti e i servizi di feederaggio con i principali hub portuali del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente, alimentando il lavoro dei nostri terminal, servendo con maggior efficacia l'industria veneta e sviluppando nuovi e competitivi servizi logistico-portuali. Il lavoro da fare per recuperare il terreno perduto è ancora grande - conclude **Musolino** - ma confido che la convergenza politico-amministrativa di questi ultimi mesi possa gettare le basi per un solido rilancio che dovrà passare, necessariamente, anche per il recupero dei pescaggi del porto di Chioggia».



Gpl, nuovo emendamento: ora c'è il nodo ripristino

Comincini e Conzatti propongono che il risarcimento non comprenda il riassetto. Sorge allora il dubbio su chi dovrebbe, ditta o enti, liberare l'area a proprie spese

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA A chi toccherà ripristinare lo stato dei luoghi quando non ci sarà più il deposito gpl? La domanda può apparire prematura, visto che il decreto Agosto non è stato ancora convertito in legge (ma lo sarà lunedì, a detta di tutti), eppure alcune manovre in corso in commissione Bilancio del Senato, la rendono obbligatoria. I senatori Comincini e Conzatti (Italia Viva), infatti, proseguono nella loro opera di modifica ai commi 24, 25 e 26 del decreto e sono arrivati alla quarta versione del loro testo pro gpl. La prima formulazione dell'emendamento non riguardava il gpl, ma solo l'Autorità per la laguna e il Mose; il secondo prevedeva la semplice eliminazione dei tre commi; il terzo escludeva i depositi (di gpl in siti Unesco) già autorizzati dal blocco previsto, che sarebbe valso solo per quelli nuovi. Il quarto prevede che il risarcimento da erogare all'azienda non sia «comprensivo degli eventuali costi di ripristino delle aree», richiamando le disposizioni della legge 241/90, secondo la quale, in caso di revoca di autorizzazioni già concesse, ai titolari di dette autorizzazioni spetta il risarcimento del solo danno emergente. IL DUBBIO Sembra di capire che alla Costa Bioenergie verrebbero rifiutati i costi sostenuti per la costruzione dell'impianto, ma non quelli del ripristino dell'area. Area sulla quale il Comune avrebbe qualche interesse; quello, ad esempio, del **porto** crocieristico per navi medio-piccole. Ma chi dovrebbe liberare l'area, ovvero portarsi via i bomboloni? La Costa Bioenergie a proprio carico? Difficile. Gli enti (Comune, **Porto**, ecc.) che volessero utilizzare l'area? Da capire con quali fondi. E se il deposito rimanesse lì, inattivo ma pronto a ripartire, con il favore, magari, di un diverso Governo? «Abbiamo preso in considerazione anche questo aspetto dice Roberto Rossi, presidente del Comitato no-gpl ma lo consideriamo improbabile, sia per il tempo che dovrebbe passare, sia per l'accordo raggiunto con tutte le forze politiche. Un voltafaccia, anche tra qualche anno, non sarebbe giustificabile. Noi, comunque, insisteremo perché l'impianto sia smantellato in tempi brevi e la Socogas abbia il giusto risarcimento. Non abbiamo alcun intento persecutorio nei confronti dell'azienda. Semplicemente il deposito dovrebbero ri-costruirlo lontano dalle zone sensibili». In ogni caso gli emendamenti di Comincini e Conzatti, come assicurato dal senatore Ferrazzi (Pd), dovrebbero essere trasformati in ordini del giorno, ossia raccomandazioni al Governo, pena bocciatura. Lunedì lo si vedrà. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Paura a loano per il rogo nella sala macchine di una imbarcazione. allontanate trenta persone

Yacht in fiamme, evacuato il porto

G. B.--

Paura in **porto** a Loano per l' incendio dello yacht «Lady Vanilla», ormeggiato nei pressi dell' albergo e ristorante dello scalo nautico. Per precauzione è stata fatta evacuare una trentina di persone tra lavoratori negli uffici e dipendenti del ristorante. Il rogo che si è sviluppato verso l' ora di pranzo ha interessato la sala macchine del natante. Forse a causare le fiamme è stato il surriscaldamento delle batterie o un guasto elettrico. Una densa colonna di fumo nero ha invaso in una manciata di minuti tutto il bacino portuale e, sospinta dal vento, ha raggiunto la vicina Pietra Ligure. A bordo dello yacht, un Ferretti lungo circa 30 metri varato nel 2002, non c' era nessun membro dell' equipaggio. Quindi non ci sono stati né feriti né intossicati. La situazione d' emergenza ha richiesto però l' intervento in gran forze dei vigili del fuoco coordinati dal comando provinciale di Savona e della capitaneria di **porto** che ha la sede proprio di fronte alla banchina dove è scoppiato l' incendio. I primi ad intervenire sono stati gli addetti alle banchine dello scalo nautico. Poi sono arrivate le squadre dei pompieri che, indossando le maschere protettive e impiegando gli idranti, hanno spento le fiamme e soprattutto evitato che potessero attaccare anche gli yacht ormeggiati a fianco e tra questi un' imbarcazione in legno. Per ragioni di sicurezza il personale del ristorante e dell' albergo dello Yacht Club ha dovuto lasciare i 2 piani dello stabile che si affaccia sulla banchina. G. B. --



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

All'origine dell'incendio il surriscaldamento delle batterie o un guasto all'impianto elettrico, nessun membro dell'equipaggio era a bordo

Loano, yacht in fiamme evacuate trenta persone dal porticciolo turistico

Paura in **porto** a Loano per l'incendio dello yacht «Lady Vanilla», ormeggiato nei pressi dell'albergo e ristorante dello scalo nautico e poi affondato. Per precauzione è stata fatta evacuare una trentina di persone tra lavoratori negli uffici e dipendenti del ristorante. Il rogo che si è sviluppato verso l'ora di pranzo ha interessato la sala macchine del natante. Forse a causare le fiamme è stato il surriscaldamento delle batterie o un guasto elettrico. Una densa colonna di fumo nero ha invaso in una manciata di minuti tutto il bacino portuale e, sospinta dal vento, ha raggiunto la vicina Pietra Ligure. A bordo dello yacht, un Ferretti lungo circa 30 metri, non c'era nessun membro dell'equipaggio. Quindi non ci sono stati né feriti né intossicati. La situazione d'emergenza ha richiesto però l'intervento in gran forze dei vigili del fuoco coordinati dal comando provinciale di Savona e della capitaneria di **porto** che ha la sede proprio di fronte alla banchina dove è scoppiato l'incendio. I primi ad intervenire sono stati gli addetti alle banchine dello scalo nautico. Poi sono arrivate le squadre dei pompieri che, indossando le maschere protettive e impiegando gli idranti, hanno spento le fiamme e soprattutto evitato che potessero attaccare anche gli yacht ormeggiati a fianco e tra questi un'imbarcazione in legno. Per sicurezza il personale del ristorante e dell'albergo dello Yacht Club ha dovuto lasciare i 2 piani dello stabile che si affaccia sulla banchina dove è ormeggiato lo yacht. G.B. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Per i nostri clienti svizzeri cerchiamo Case, rustici, ville e appartamenti anche da ristrutturare in Liguria Ponente solo con vista mare. In vendita o per affitto stagionale.

Contatti:
Mail: mail@casaniviera.ch - Tel: +39 0182 551 108

Yacht a fuoco a Loano: l'odore di materiali bruciati portato dal vento sino all'entroterra

Anche la densa colonna di fumo nero alzata dal Lady Vanilla era visibile a occhio nudo a diversi chilometri di distanza

Poco prima delle 16 di oggi sono giunte praticamente al termine le operazioni di spegnimento del rogo divampato sul "Lady Vanilla", yacht ormeggiato alla Marina di Loano. Solo il tempestivo intervento dei Vigili del fuoco ha scongiurato il peggio, evitando che il forte vento delle ultime ore trascinasse le fiamme anche a bordo delle imbarcazioni vicine o nelle infrastrutture portuali.

Ma c'è qualcosa che nessuno può fermare: l'odore. In tutto il comprensorio loanese, pietrese e nell'immediato entroterra della Val Varatella e della Val Maremola si sono moltiplicate le segnalazioni alle forze dell'ordine e ai Vigili del fuoco di cittadini che, non essendo al corrente dell'incendio al **porto**, chiedevano che cosa fosse questo intenso odore di materie plastiche e di vetroresine bruciate che si faceva, minuto dopo minuto, sempre più acre, pungente e nitidamente percepibile. Anche la densa colonna di fumo nero alzata dal Lady Vanilla era visibile a occhio nudo a diversi chilometri di distanza.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

I porticcioli liguri battono la crisi grazie alle barche degli italiani

il caso Il turismo costiero si conferma uno dei motori trainanti per l' economia nazionale, anche in piena emergenza coronavirus. In particolare, anche quest' anno, la Liguria si conferma la regione con più posti barca a livello nazionale: circa il 20% di tutti quelli presenti in Italia, quasi 200mila. «L' estate scorsa - spiega Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas - abbiamo registrato un calo di barche in ormeggio e di transiti sulle coste italiane per via dell' emergenza coronavirus e in particolare perchè molti stranieri non hanno potuto o voluto venire in vacanza. La Liguria, invece, ha tenuto meglio del resto d' Italia perchè ha potuto godere del turismo in barca di molti piemontesi e lombardi, ad esempio, che hanno preferito restare nel nostro Paese per le ferie senza andare all' estero». Ieri, Federturismo e Confindustria nautica hanno presentato al Salone di Genova la VII Conferenza Nazionale sul Turismo costiero e marittimo «a dimostrazione che, nonostante tutte le difficoltà, il mondo del mare ha voluto essere presente per contribuire al rilancio dell' economia e dell' immagine del Paese». La Conferenza - si sottolinea in una nota - «è stata un' occasione per sottolineare come gli amanti



del mare siano stati i veri protagonisti di quest' estate in cui l' assenza degli stranieri è stata compensata dai tanti italiani che hanno scelto la vacanza in barca, perché percepita come più sicura, affollando i nostri porti e noleggiando le nostre barche. Ma è stato anche un momento di confronto per analizzare l' andamento del mercato e per affrontare insieme i temi caldi del contenzioso con la Corte Costituzionale sui canoni demaniali e del prolungamento delle concessioni». «Consapevoli di quanto sia importante rafforzare e integrare le reti infrastrutturali esistenti creando nuovi collegamenti tra i porti e le aree interne, migliorare il livello di qualità dei servizi alla portualità e incrementare la tutela dell' ambiente marino anche quest' anno - dichiara la presidente di Federturismo Confindustria, Marina Lalli - abbiamo scelto il Salone Nautico di Genova per ribadire come il turismo costiero e marittimo rappresentino un motore economico fondamentale per il nostro Paese che va sostenuto cercando di superare quegli ostacoli che attualmente ne impediscono il pieno sviluppo. Non solo turismo quindi, ma anche salvaguardia ambientale perché un ambiente marino incontaminato attrae più visitatori e genera economia». All' appuntamento di ieri, tra gli altri, oltre a Perocchio e Lalli hanno partecipato anche il parlamentare Umberto Buratti, Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e Fabrizio Licordari, presidente di Assobalneari-Confindustria. --m.d.a.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

PRATICHE BUROCRATICHE DIGITALIZZATE E SVILUPPO LOGISTICO

Accordo per sveltire le operazioni in porto

Genova prova a tagliare i tempi burocratici in porto. È questo l'obiettivo principale che si pone il Protocollo firmato dall' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale e dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Un accordo che punta alla completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l' interoperabilità dei sistemi informativi, e l' istituzione di una cabina di regia che definisca e coordini le attività da svolgere. L' occasione per velocizzare le operazioni e guadagnare in competitività da parte dei terminal presenti tra Genova e Savona -Vado, ma anche un' attenzione alla sicurezza., visto che il protocollo prevede anche la definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all' interno del porto di Genova, per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel porto. Marcello Minenna, direttore generale dell' Agenzia delle Dogane, e Paolo Emilio Signorini, numero uno dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, hanno siglato il protocollo che punta a facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. «È un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l' interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree portuali incluse nelle Zone Logistiche Semplificate - ha ribadito Signorini -. Il **sistema** portuale del Mar Ligure Occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all' anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale Iva sulle merci all' importazione, si conferma come hub fisico e digitale, nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di Genova e Savona».

Il Salone supera l'allerta e chiude solo i contratti
I visitatori interessati, programma rispettato e numeri che confermano un settore più forte delle avversità

FIORE ALL'OCCHIELLO Presentata l'Occan Race, 2021: le polemiche

PRESENTATA LA NUOVA COLLEZIONE DI ANTONIOMARINO ANTONIOMARINO, E PERCHÉ RINGRAZIATO TUTTI
San Lorenzo batte il Covid, la crisi e i pessimismi

La sfida per l'ingresso in Borsa nazionale: i pericoli negativi degli arbitri: È un anno di servizio

PRATICHE BUROCRATICHE DIGITALIZZATE E SVILUPPO LOGISTICO
Accordo per sveltire le operazioni in porto

Genova24

Genova, Voltri

Zones Portuaires: dj sui rimorchiatori, visite alle gru, arte e convegni per scoprire Genova oltre le cinte doganali

Sesta edizione, on line e in presenza, per il festival sulla città-porto anche quest' anno ricco di appuntamenti e iniziative internazionali

Genova. Torna, nonostante il covid e le difficoltà a esso legate, il festival Zones Portuaires. A **Genova** dal 9 all' 11 ottobre - con la sesta edizione - una serie di appuntamenti, visite guidate, tavole rotonde, mostre, uscite in mare, spettacoli, esperienze per riavvicinare il mondo al di là e al di qua delle cinte doganali. 'L' emergenza pandemica ha stimolato una riflessione diffusa sulla necessità di trovare nuovi equilibri tra le comunità e i territori - spiegano le direttrici artistiche Maria Pina Usai e Maria Elena Buslacchi - e in questo periodo di stop forzato in cui il **porto** non si è mai fermato, abbiamo pensato fosse importante portare l' attenzione sul **porto** inteso come patrimonio comune, come luogo della cultura e come spazio che può essere utile alla collettività, pur mantenendo la sua funzione operativa'. Foto 2 di 2 Il tema

portante dell' edizione 2020 è quindi **Porto**: spazio pubblico , e focalizza la propria attenzione sulla potenzialità delle città portuali di configurarsi come modello innovativo per una nuova concezione degli spazi urbani e portuali, grazie alla loro capacità di essere intrinsecamente resilienti, abituate a rispondere in modo flessibile a stravolgimenti ricorrenti. (foto in apertura di Simone Lezzi e Jacopo Baccani, foto sopra di Matteo Fontana) IL PROGRAMMA RESIDENZA ARTISTICA Monika Bulaj (Varsavia, 1966) è fotogiornalista, filmmaker e performer. **GENOVA, PORTO**. DOVE GLI DEI SI PARLANO Un lavoro su **Genova**, il suo **porto**, i flussi di persone che lo attraversano. Storie di amori e separazioni, resistenze e fughe, danze sacre e cammini, silenzi del mare, grandi spazi e masse che ondeggiavano come alghe. Il reportage in azione di Monika Bulaj è adattato alla storia del luogo, ai suoi approdi e partenze. Un lavoro multidisciplinare tra antropologia visuale e culturale, giornalismo, storia delle religioni che produrrà un lavoro fotografico inedito su **Genova**. Monika Bulaj incontrerà il pubblico a Palazzo Ducale - Sala del Maggior Consiglio mercoledì 7/10 alle 19 - posti limitati, prenotazioni su www.lasettimanale.com NAVIGAZIONI sabato 10 ottobre, ore 9 partenza dalla Marina di Prà (Stazione FS) ORMEGGIA LA NAVE! Uscita in mare con gli ormeggiatori prenotazione obbligatoria su sito ZPGE ESPLORAZIONI dal vivo quelle proposte qui sotto, ma molte altre si possono trovare on line sul sito di ZPGE. venerdì 9 ottobre ore 10:00 **Porto** di **Genova** INTORNO ALLA GRU LANGER HEINRICH Passeggiata di archeologia industriale a cura di: InGE Il percorso porterà il pubblico a ritrovare tracce dell' organizzazione del lavoro nel **porto**, dalle riparazioni navali al servizio passeggeri. Si vedrà quanto è conservato della memoria del Ramo Industriale, le trasformazioni del Novecento con i suoi edifici specialistici e si esplorerà un gioiello di tecnologia elettromeccanica a **Genova**: la grande gru galleggiante Langer Heinrich, da centocinque anni operativa e oggi candidata a Luogo del Cuore FAI per il 2020 dall' associazione InGE. / prenotazioni online su sito ZPGE domenica 11 ottobre ore 10:00 **Porto** di **Genova** LA CHIATTA DI GAI. UNA STORIA DI ARAGOSTE E CEMENTO visita & presentazione del 1° numero della nuova serie dei Quaderni di archeologia industriale a cura di: InGE Prima di diventare una 'gaiazza', la chiatta di Gai era un' aragostiera, ossia un' imbarcazione adibita alla conservazione delle aragoste, mantenute in vita nelle vasche appositamente ricavate nella sua stiva. È l' ultima testimonianza di un mondo della pesca ormai superato. Lo scafo è stato realizzato in cemento armato, un sistema costruttivo oggi accantonato



nel mondo della nautica. Il primo numero della nuova serie dei Quaderni di archeologia industriale di InGE, curato da Guido Rosato e Giovanni Panella, racconta questa storia con lo scopo di preservare la memoria del lavoro e delle tecniche. /



Genova24

Genova, Voltri

prenotazioni online su sito ZPGE CONVEGNO **PORTO**: SPAZIO PUBBLICO 3 talk / 36 Relatori / 8 Città portuali / il Mediterraneo e oltre TALK01 / IL **PORTO** COME TERRITORIO DELLA RICERCA ARTISTICA TALK02 / IL **PORTO** COME SPAZIO DI SPERIMENTAZIONE E PRODUZIONE CULTURALE TALK03 / IL **PORTO** COME PATRIMONIO E PAESAGGIO CONDIVISO Dal 2010 Zones Portuaires incentra la sua riflessione sulla specificità delle città portuali: nel 2020 vuole porre l'attenzione sul **porto** come spazio pubblico, nelle diverse accezioni possibili del termine. La recente emergenza sanitaria ha reso manifesta la necessità di un ripensamento dei luoghi della cultura e l'investimento di nuovi spazi urbani: come dimostrano diverse esperienze non soltanto immaginate, ma già realizzate, il **porto**, patrimonio condiviso e paesaggio che esprime l'identità delle città, si presta ad essere uno di questi. I talk che compongono il convegno indagano quindi diversi aspetti dell'interazione fra la ricerca, la sperimentazione, la produzione artistica e culturale e il mondo portuale, dall'architettura alla comunità che lo abita e anima ogni giorno. Tutti i talk si terranno in presenza e online. Si potrà accedere in presenza previa prenotazione sul sito zonesportuaires-genova.net. La diretta sarà trasmessa in streaming sul sito zonesportuaires-genova.net e su facebook alla pagina [@zpgenova](https://www.facebook.com/zpgenova).
EVENTI MUSICALI Venerdì 9 ottobre ore 18:30 Isola delle Chiatte / **Porto** Antico di **Genova** LINEA **GENOVA** MONTREAL SIRENATA - SYMPHONIE PORTUAIRE a cura di: Tommaso Rolando e collettivo HIC **Genova**, con il sostegno a distanza di Jean René in collaborazione con: Tirrenia, Moby, Marina Molo Vecchio Pochi minuti in cui la città risuona al ritmo del suo faro, scandito da persone, bastimenti, macchinari all'unisono. Genovesi, visitatori, turisti, lavoratori del **porto** e gente di passaggio: tutti sono invitati a partecipare a questa macroscopica performance collettiva, alla scala della città intera, in cui gli strumenti protagonisti saranno le sirene delle navi. Venerdì 9 ottobre ore 21:00 LINEA **GENOVA** ISTANBUL SERENIN, dal mar Nero al mar Ligure Le popolazioni marinarie di Liguria e Turchia hanno dato vita per secoli a scambi commerciali e culturali, da **Genova** a Istanbul e fino a Riza o a Trebisonda, sulle rive orientali del mar Nero. Con loro hanno viaggiato anche la musica e gli strumenti: la cornamusa è chiamata tulum in Turchia e musa pastorale o piva in Liguria; l'oboe popolare, molto simile nella forma, è chiamato zurna in Turchia e piffero negli appennini liguri; il duduk o mey turco è l'antenato del nostro clarinetto popolare in do; il kemençe a corde è la nostra ghironda. Partendo da questi presupposti, Cabit ha riunito un ensemble di musicisti liguri e turchi, selezionato alcuni brani delle rispettive tradizioni per scambiarsi il materiale scelto e riarrangiarlo ognuno nel proprio stile, in modo che i brani mescolassero le tipiche sonorità e caratteristiche dei due popoli in un confronto aperto su canzoni e balli tradizionali delle due zone geografiche. Lo stesso incontro fra **Genova** e Istanbul, raccontato e suonato, avverrà in collegamento in questa sera sul mare. Sabato 10 ottobre ore 18:30 Terrazza Yachtline 1618, **Porto** di **Genova** NEBULA COLLECTIVE MIX4FUNDRAISE W/ SHAMPOO DOUGLAS prenotazione online Una terrazza al centro dei dock portuali di **Genova** da cui si gode di una visione a 360° della città, dal mare aperto ai monti che la circondano, accoglierà la performance del duo torinese / berlinese Shampoo Douglas. Per l'occasione, gli artisti proporranno un set di soli dischi in vinile raccontando il loro viaggio musicale dal **porto** di **Genova** a Chattogram, maggior **porto** commerciale del Bangladesh, in cui ha sede l'ONG AWAJ a cui sono destinati i fondi ricavati dall'iniziativa MIX4FUNDRAISE. Domenica 10 ottobre ore 18:30 Banano Tsunami, **Porto** Antico di **Genova** NEBULA COLLECTIVE MIX4FUNRAISE WITH GIORGIO GAZZO / FREE SOUL dalle 17 a bordo di un Rimorchiatore nel **Porto** di **Genova** alle 18.30 al Banano Tsunami Una selezione di musica elettronica con cui il dj Giorgio Gazzo sonorizza il **porto** di **Genova** a bordo di un rimorchiatore, che diventa un palcoscenico itinerante sul mare. Il suo pubblico sono i lavoratori del **porto**, i passeggeri delle navi, le persone affacciate dalle banchine. Un viaggio sonoro che parte da **Genova** e arriva al **porto** fluviale di Phnom Phen, dove ha sede l'ONG PSE a cui sono destinati i fondi ricavati dall'iniziativa MIX4FUNDRAISE.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Anche Genova potenzia le dogane portuali

Dopo quello con il sistema barese, arriva l' accordo tra l' Autorità di sistema portuale e l' Agenzia. Continua l' attività di estensione dello "smart terminal" che coinvolgerà fino a un minimo di sei porti

Continua il percorso di potenziamento digitale delle dogane portuali italiane.

Dopo l' intesa con il sistema portuale di Bari , l' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno sottoscritto un protocollo simile che attua il quadro siglato tra luglio e agosto con **Assoporti** e con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che

prevede di coinvolgere fino a sei porti (ma fino al 15 ottobre se ne possono aggiungere altri). Uno degli strumenti più importanti è lo "smart terminal" , lo sdoganamento anticipato in mare. L' obiettivo è l' aumento della competitività del sistema portuale nazionale, anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l' interoperabilità dei sistemi informativi, e

l' istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere. Un tavolo tecnico permanente individuerà nel tempo tutte le cose da fare, da aggiungere e da migliorare nei sistemi di sdoganamento portuali. Per la precisione, verranno: implementate e completate le attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di Genova e Savona, già poste sotto attenzione nel protocollo di intesa stipulato lo scorso ottobre tra le

stesse parti; definite le infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all' interno del porto di Genova, per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel porto; studiate le interconnessioni operative tra il Porto di Genova e le aree retroportuali della Zona Logistica Semplificata; programmate miglioramenti dei sistemi di dialogo telematico all' interno delle piattaforme logistiche, come il progetto I-Rail ed i "corridoi controllati"; sviluppati gli "Smart terminal - sdoganamento in mare"; progetti internazionali. «Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all' anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale IVA sulle merci all' importazione, si conferma come hub fisico e digitale per le merci, nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di Genova e Savona», ha commentato Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale.



Genova: intesa tra AdSp e Dogane

Per la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti

Redazione

GENOVA Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) hanno sottoscritto ieri un Protocollo di Intesa per dare attuazione ai protocolli quadro siglati da ADM, tra Luglio ed Agosto scorsi, con **Assoport** e con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il protocollo è stato siglato nella sede della Direzione territoriale Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, dal direttore generale ADM, Marcello Minenna ed il presidente dell'**AdSp**, Paolo Emilio Signorini. Il protocollo ha l'obiettivo ambizioso di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Ligure occidentale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. Il protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo, piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Come affermato da Minenna: Stiamo contribuendo a Genova, così come in altri importanti siti portuali del Paese alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così di sostenere e promuovere prima d'ogni altra cosa l'export via mare, ossigeno per l'economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le Autostrade del mare. L'obiettivo è l'aumento della competitività del sistema portuale nazionale, anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l'interoperabilità dei sistemi informativi, e l'istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere. Il Protocollo di Intesa individua alcuni filoni prioritari di intervento di interesse comune tra le parti, da sviluppare nell'ambito di un Tavolo Tecnico Permanente, sede di confronto e innovazione. Tra le principali attività oggetto di sviluppo figurano: l'implementazione e completamento delle attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di Genova e Savona, già poste sotto attenzione nel protocollo di intesa stipulato lo scorso ottobre tra le stesse parti; la definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all'interno del porto di Genova, per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel porto; l'analisi e lo studio propedeutici alla realizzazione delle interconnessioni operative tra il Porto di Genova e le aree retroportuali della Zona Logistica Semplificata; la programmazione e lo sviluppo di progetti volti a migliorare i sistemi di dialogo telematico all'interno delle piattaforme logistiche, come il progetto I-Rail ed i corridoi controllati; lo sviluppo del cd Smart terminal sdoganamento in mare; la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune. Il presidente dell'**AdSp** Paolo Emilio Signorini ha definito l'intesa siglata con le Dogane un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli Enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l'interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree retroportuali incluse nelle ZLS. Il sistema portuale del Mar Ligure occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all'anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale Iva sulle merci all'importazione, si conferma come hub fisico e digitale per le merci,



nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di Genova e Savona.



Genova, accordo con le Dogane

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) hanno sottoscritto ieri un Protocollo di Intesa per dare attuazione ai protocolli quadro siglati da ADM, tra luglio ed agosto scorsi, con **Assoporti** e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'obiettivo è l'aumento della competitività del sistema portuale nazionale, anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l'interoperabilità dei sistemi informativi, e l'istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere. Il Protocollo di Intesa individua alcuni filoni prioritari di intervento di interesse comune tra le parti, da sviluppare nell'ambito di un Tavolo Tecnico Permanente, sede di confronto e innovazione. Tra le principali attività oggetto di sviluppo: l'implementazione e completamento delle attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di Genova e Savona, la definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all'interno del porto di Genova, l'analisi e lo studio propedeutici alla realizzazione delle interconnessioni operative tra il Porto di Genova e le aree retroportuali della Zona Logistica Semplificata; Per il Presidente AdSP Paolo Emilio Signorini si tratta di un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli Enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l'interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree retroportuali incluse nelle ZLS.

REDAZIONE PORT NEWS

Focus Interventi Interviste News Espos 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Espos 2019', and 'Osservatorio Europeo'. Below this is the main header with the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of three men in suits sitting at a table, with the headline '2 Ottobre 2020 - News Digitalizzazione Genova, accordo con le Dogane'. To the right of the main article is a sidebar with various news categories and links, including 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Cantieristica navale', 'Coronavirus', 'Crociere', 'Dati', 'Europa', 'GNL', 'Infrastrutture', 'Innovazione tecnologica', 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', 'Porto di Piombino', 'Riforma portuale', 'Rinfuse', 'Shipping', and 'Traffici marittimi'.

Salone Nautico, gli appuntamenti di oggi

Tutti gli eventi in programma oggi, venerdì 2 ottobre, al Salone Nautico di Genova

Il programma degli incontri di oggi al Salone Nautico di Genova si è aperto alla Sala Forum del Padiglione Blu, alle 11, con il convegno **Boating Economic Forecast/ La resilienza della nautica. Quali scenari per il settore nell'era del new normal?**. Il convegno è a cura dell'Ufficio Studi Confindustria Nautica, con Fondazione Edison, Assilea e EBI - European Boating. Nel corso dell'evento verrà presentata la nuova edizione della **Nautica in Cifre**, la pubblicazione che illustra i dati del settore. Alle 12 al Piano terra del Padiglione Blu, lato Nord - area gradinate, è in programma la Presentazione ufficiale di Genova **The Grand Finale**, la tappa conclusiva del giro del mondo a vela **The Ocean Race** edizione 2022-23. Presente lo staff organizzativo le **autorità** locali, l'agenzia internazionale GroupM e i vertici di **The Ocean Race** con la presenza del ceo Richard Brisius. Alle 13 si terrà la conferenza stampa di Sanlorenzo Yachts nella Sala Forum del Padiglione Blu. Annullato alle 13 l'incontro "Nautica 2.0", organizzato da Letyourboat per parlare di innovazione e blue economy, che era in programma al Breitling Theatre. Annullato anche l'evento "Ricerca marina multidisciplinare: il corso di dottorato in Scienze e Tecnologie del Mare dell'Università di Genova" fissato per oggi, alle 14,30, al Breitling Theatre. Alle 14,30 prenderà il via presso la Sala Forum la VII Conferenza Nazionale sul Turismo Costiero, l'appuntamento annuale dedicato al turismo costiero e marittimo, a cura di Federturismo, in collaborazione con Confindustria Nautica. Partecipano Umberto Buratti, commissione Finanze Camera dei Deputati, Marina Lalli, presidente di Federturismo Confindustria, Paolo Emilio Signorini, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, Stefano Zunarelli, studio Zunarelli, Fabrizio Licordari, presidente di Assobalneari-Confindustria, Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas. Alle 15,30, se le condizioni meteorologiche lo consentiranno, al Breitling Theatre la Lega Navale presenterà i progetti per l'ambiente nell'incontro "La Lega Navale Italiana per l'ambiente marino: Passato, Presente e Futuro". Alle 18,30 per gli Incontri in Blu. Uomini, donne e storie di mare, iniziativa di Mu.MA Istituzione Musei del Mare, all'Auditorium Acquario di Genova Fabio Pozzo, giornalista de La Stampa intervista Leonardo Ferragamo, azionista dell'omonima maison e presidente dei cantieri navali Nautor's Swan. I personaggi blu sono donne e uomini fuori dell'ordinario legati al mare. Atleti che compiono grandi imprese, sportivi che prendono parte a importanti competizioni, imprenditori che si misurano con le onde e con il vento oltre che con il mercato, uomini di cultura che sul blu affinano il loro pensiero. Persone che credono e si battono per la salvaguardia dei mari. E gli "Incontri in blu" sono il palco sul quale si raccontano. La Regione Calabria al 60esimo Salone Nautico Le eccellenze della nautica da diporto calabrese sono a Genova per partecipare alla vetrina italiana del settore. Su uno stand di 800 metri quadrati, in una posizione di strategica visibilità, proprio all'ingresso del Salone, la Calabria esporrà una numerosi modelli delle prestigiose imbarcazioni prodotte nei cantieri dei più importanti armatori calabresi. A questi si aggiunge anche la partecipazione di due produttori di accessoristica nautica, un settore di nicchia ma in continua espansione. L'occasione sarà anche quella di promuovere i porti turistici calabresi presso il pubblico del Salone, costituito da stakeholder, buyer, imprenditori del settore della nautica da diporto. A cominciare da quello di Tropea, perla del mare calabrese amata anche all'estero, che quest'anno è stata candidata a Capitale della cultura italiana 2022. Strategica, inoltre, la rappresentanza degli altri porti turistici calabresi che ottimi risultati hanno registrato anche nell' appena



conclusa stagione estiva, e che hanno partecipato all' iniziativa, come Laghi di Sibari, Roccella, Cariati, Crotona, Cetraro e Vibo Valentia. Parteciperanno al Salone,



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

ospiti della Regione, anche i principali attori della nautica calabrese, come charter, circoli velici, scuole di surf.

Il Nautilus

Genova, Voltri

60° SALONE NAUTICO DI GENOVA - TUTTI GLI APPUNTAMENTI DI OGGI 2 OTTOBRE

ALLE ORE 11.00 IL CONVEGNO BOATING ECONOMIC FORECAST, CON LA PRESENTAZIONE DELLA NAUTICA IN CIFRE E TUTTI I DATI DEL SETTORE ALLE ORE 12.00 PRESENTAZIONE UFFICIALE DI GENOVA THE GRAND FINALE, ULTIMA TAPPA DELL' OCEAN RACE 2022-2023 ALLE 14.30 VII CONFERENZA NAZIONALE SUL TURISMO COSTIERO LA REGIONE CALABRIA PRESENTE AL SALONE NAUTICO DI GENOVA

Genova- Il programma degli incontri di oggi venerdì 2 ottobre si è aperto alla Sala Forum del Padiglione Blu alle ore 11.00 con l' atteso Convegno Boating Economic Forecast/ La resilienza della nautica. Quali scenari per il settore nell' era del new normal?, a cura dell' Ufficio Studi Confindustria Nautica, con Fondazione Edison, Assilea e EBI - European Boating. Nel corso dell' evento verrà presentata la nuova edizione de La Nautica in Cifre, la pubblicazione che illustra i dati del settore. Relatori: Marco Fortis, Fondazione Edison - Università Cattolica, Philip Easthill, Segretario Generale EBI - European Boating Industry Carlo Mescieri, Presidente Assilea, Francesco Tilli, Chief External Relations Officer SIMEST, Saverio Cecchi, Presidente Confindustria

Nautica. Modera l' incontro Stefano Pagani Isnardi, Responsabile Ufficio Studi Confindustria Nautica. Alle ore 12.00 al Piano terra del Padiglione Blu, lato Nord - area gradinate, è in programma la Presentazione ufficiale di Genova The Grand Finale, la tappa conclusiva del giro del mondo a vela The Ocean Race edizione 2022-23. Presente lo staff organizzativo le autorità locali, l' agenzia internazionale GroupM e i vertici di The Ocean Race con la presenza del CEO Richard Brisius. Alle ore 13.00 si terrà la Conferenza stampa di San Lorenzo Yachts presso la Sala Forum del Padiglione Blu. Sempre alle ore 13.00, in programma al Breitling Theatre 'Nautica 2.0', un incontro organizzato da Letyourboat per parlare di innovazione e blue economy. Ore 14.30 prenderà il via presso la Sala Forum la VII Conferenza Nazionale sul Turismo Costiero, l' appuntamento annuale dedicato al turismo costiero e marittimo, a cura di Federturismo, in collaborazione con Confindustria Nautica. Partecipano l' On. Umberto Buratti - Commissione Finanze Camera dei Deputati, Marina Lalli - Presidente di Federturismo Confindustria, Paolo Emilio Signorini - Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Prof. Avv. Stefano Zunarelli - Studio Zunarelli, Fabrizio Licordari - Presidente di Assobalneari-Confindustria, Roberto Perocchio - Presidente di Assomarinas. A moderare l' evento, Antonio Macaluso, editorialista del Corriere della Sera. Alle ore 15.30, se le condizioni meteorologiche lo consentiranno, al Breitling Theatre la Lega Navale presenterà i progetti per l' ambiente nell' incontro 'La Lega Navale Italiana per l' ambiente marino: Passato, Presente e Futuro'. Alle ore 18.30 per gli Incontri in Blu. Uomini, donne e storie di mare, iniziativa di Mu.MA Istituzione Musei del Mare, all' Auditorium Acquario di Genova Fabio Pozzo, giornalista de La Stampa intervista Leonardo Ferragamo, azionista dell' omonima maison e Presidente dei cantieri navali Nautor' s Swan. I personaggi blu sono donne e uomini fuori dell' ordinario legati al mare. Atleti che compiono grandi imprese, sportivi che prendono parte a importanti competizioni, imprenditori che si misurano con le onde e con il vento oltre che con il mercato, uomini di cultura che sul blu affinano il loro pensiero. Persone che credono e si battono per la salvaguardia dei mari. E gli 'Incontri in blu' sono il palco sul quale si raccontano. La Regione Calabria al 60° Salone Nautico Le eccellenze della nautica da diporto calabrese sono a Genova per partecipare alla vetrina italiana del settore. Su uno stand di 800 metri quadrati, in una posizione di strategica visibilità, proprio all' ingresso del Salone, la Calabria esporrà una numerosi modelli delle prestigiose



imbarcazioni prodotte nei cantieri dei più importanti armatori calabresi. A questi si aggiunge anche la partecipazione di due produttori di accessoristica nautica, un settore di nicchia ma in continua espansione. L' occasione



Il Nautilus

Genova, Voltri

sarà anche quella di promuovere i porti turistici calabresi presso il pubblico del Salone, costituito da stakeholders, buyers, imprenditori del settore della nautica da diporto. A cominciare da quello di Tropea, perla del mare calabrese amata anche all' estero, che quest' anno è stata candidata a Capitale della cultura italiana 2022. Strategica, inoltre, la rappresentanza degli altri porti turistici calabresi che ottimi risultati hanno registrato anche nell' appena conclusa stagione estiva, e che hanno partecipato all' iniziativa, come Laghi di Sibari, Roccella, Cariatì, Crotone, Cetraro e Vibo Valentia. Parteciperanno al Salone, ospiti della Regione, anche i principali attori della nautica calabrese, come charter, circoli velici, scuole di surf. 'Dopo la fase di lockdown in cui siamo intervenuti con tutta una serie di misure per mitigare gli effetti economici dell' emergenza sanitaria e per rilanciare la stagione turistica, sostenendo le strutture ricettive e le attività economiche, ci stiamo occupando del futuro delle nostre attività produttive per mantenere e creare nuove opportunità di lavoro vero'. E' quanto afferma l' assessore al Turismo della Regione Calabria, Fausto Orsomarso, che aggiunge: 'Ripartiamo dalla partecipazione al Salone nautico di Genova, accogliendo le richieste delle imprese della nautica calabrese, un comparto di cui l' intera regione deve essere orgogliosa per la qualità delle produzioni che hanno portato alcuni marchi ad essere leader del mercato e a confrontarsi ad armi pari con competitori internazionali. Un settore che impiega centinaia di addetti, e crea opportunità di lavoro per migliaia di persone nell' indotto. Con la nostra presenza a Genova intendiamo consolidare questo mercato, non solo mettendo in mostra le migliori produzioni della nostra cantieristica, ma anche per far conoscere ai diportisti di tutta Italia, e non solo, l' offerta della portualità calabrese, sulla quale siamo impegnati sia per il miglioramento dei servizi, sia per aggiungere nuovi porti alla rete di quelli esistenti'.

Il Nautilus

Genova, Voltri

60° SALONE NAUTICO DI GENOVA - GLI EVENTI COLLATERALI DEL 2 OTTOBRE

PRESENTAZIONE UFFICIALE DI GENOVA THE GRAND FINALE, ULTIMA TAPPA DELL' OCEAN RACE 2022-2023 TUTTO ESAURITO VII CONFERENZA NAZIONALE SUL TURISMO COSTIERO 'INCONTRI' IN BLU ALL' ACQUARIO DI GENOVA: LORENZO FERRAGAMO PROTAGONISTA DOMANI ALLE ORE 12.00 PREMIAZIONE DEI VINCITORI DEL 1° DESIGN INNOVATION AWARD La giornata di oggi 2 ottobre al Salone Nautico si è svolta regolarmente, nonostante le condizioni avverse. Per domani sabato 3 ottobre è previsto un miglioramento della situazione meteorologica, con venti moderati e assenza di pioggia. La giornata degli eventi al Salone Nautico è stata oggi caratterizzata dalla presenza dell' Ocean Race che aveva già fatto tappa al Salone nel 2014 e nel 2018. Questa mattina è stato presentato il gran finale di The Ocean Race 2022-2023, che si concluderà a Genova nell' estate del 2023. All' evento, introdotto dalle parole del Presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi, erano presenti il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il Sindaco di Genova Marco Bucci e il Presidente di The Ocean Race Richard Brisius, che

hanno evidenziato l' importanza di questa scelta che premia Genova come capitale mondiale della vela agonistica, considerato che la Ocean Race è la regata oceanica più famosa e iconica al mondo. Un appuntamento, preceduto dalla Ocean Race Europe - evento preparatorio in programma nell' estate del 2022, che coinvolgerà le stesse barche che saranno impegnate nel giro, evento che avrà una forte e positiva ricaduta sul territorio, come sottolineato sia dal Governatore sia dal Sindaco. Alle ore 13.00 si è tenuta la Conferenza stampa di Sanlorenzo Yachts presso la Sala Forum del Padiglione Blu. Presente il CEO Massimo Perotti. 'Genova è stata coraggiosa e se prima pensavamo che sarebbe stato l' unico salone nautico europeo per il 2020, potrebbe anche essere l' unico al mondo. Noi ci siamo sempre stati, per noi Genova è una tradizione e non potevamo certo mancare quest' anno che è il sessantesimo anniversario. Confindustria Nautica e tutti gli organizzatori con le autorità hanno lavorato bene e hanno creato le condizioni necessarie perché potesse passare le nuove ferree regole di sicurezza, siamo anche positivi che aumenterà la partecipazione, oggi il meteo non è dalla nostra parte'. 'Sanlorenzo ha organizzato dei micro saloni interni al cantiere di La Spezia - continua il presidente Perotti - invitando i clienti a venire a vedere le imbarcazioni. Per quest' anno abbiamo sopperito così, ma speriamo vivamente che l' anno prossimo si torni alla normalità e ad incontrare i nostri clienti nei saloni, come accade qui in questi giorni'. Sanlorenzo è presente al Salone di Genova con uno degli yacht più grandi, l' SX112 di oltre 37 metri di eleganza. Tutto esaurito alla Sala Forum per la VII Conferenza Nazionale sul Turismo Costiero, l' appuntamento annuale dedicato al turismo costiero e marittimo, a cura di Federturismo, in collaborazione con Confindustria Nautica. Partecipano l' On. Umberto Buratti - Commissione Finanze Camera dei Deputati, Marina Lalli - Presidente di Federturismo Confindustria, Paolo Emilio Signorini - Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Prof. Avv. Stefano Zunarelli - Studio Zunarelli, Fabrizio Licordari - Presidente di Assobalneari-Confindustria, Roberto Perocchio - Presidente di Assomarinari. Ha moderato l' incontro Antonio Macaluso, editorialista del Corriere della Sera. Alle ore 18.30 per gli Incontri in Blu. Uomini, donne e storie di mare, iniziativa di Mu.MA Istituzione Musei del Mare, all' Auditorium Acquario di Genova Fabio Pozzo, giornalista de La Stampa ha intervistato Leonardo Ferragamo, azionista dell' omonima maison e Presidente dei cantieri navali Nautor' s Swan. I personaggi blu sono donne e uomini fuori dell' ordinario



legati al mare. Atleti che compiono grandi imprese, sportivi che prendono parte a importanti competizioni, imprenditori che si misurano con le onde e con il vento oltre che con il mercato, uomini di cultura che sul blu affinano il loro pensiero. Persone che credono e si battono



Il Nautilus

Genova, Voltri

per la salvaguardia dei mari. E gli 'Incontri in blu' sono il palco sul quale si raccontano. Gli appuntamenti di domani 3 ottobre Padiglione Blu Ore 11.00 - 12.00: Premiazione Design Innovation Award - A cura di Confindustria Nautica e I Saloni Nautici - Sala Forum Ore 11.00 - 12.00 - Le Reti d' impresa della nautica - Dall' analisi degli scenari a una piattaforma blockchain per proporre idee digitali di rete - Sala Riunioni Confindustria Nautica Ore 16.00 - 17.00: Azimut Yachts: Open your eyes - proiezione del cortometraggio di Gabriele Muccino che ha come protagonista il nuovo Magellano 25 Metri. Un elogio della bellezza e dell' arte. Segue conferenza- Terrazza Pad. Blu Alle ore 17.00 Presentazione Grand Soleil 44 Performance e Grand Soleil Custom line, presso la Sala Riunioni Confindustria Nautica al Padiglione Blu. Breitling Theatre Ore 11.00 - 12.00: Conferenza Stampa TORQEEDO/ H2BOAT Ore 12.00- 16.00: Eventi FIV - Federazione Italiana Vela Anywave: Il progetto R.Eco per la salvaguardia del mare Premiazione della Scuole Vela FIV Presentazione Regate: NARC, regata Torri Saracene Presentazione progetto E-learning con l' Università La Sapienza Ore 16.00 - 17.00: Azimut Yachts: Open your eyes - cortometraggio di Gabriele Muccino Ore 17.00 - 18.00: Evento FIV: Evento speciale: La Bussola ritrovata: il successo della Vela e delle Scuole Vela nell' estate 2020

Sea Reporter

Genova, Voltri

Apri i battenti la 60°edizione del Salone Internazionale di Genova

Genova, 1° ottobre 2020 - Il 60° Salone Nautico si è aperto oggi, giovedì 1 ottobre, a **Genova**, un' edizione che rappresenta un traguardo per tutta la filiera nautica, per il territorio e per il Paese che vuole ripartire. La cerimonia inaugurale si è aperta con l' alzabandiera a cura del Corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera. Primo evento internazionale in Italia e l' unico Salone Nautico in Europa nel periodo dell' emergenza COVID, è stato salutato dalle autorità di Governo e del territorio. Il Sindaco di **Genova**, Marco Bucci : "Il mio saluto particolare agli espositori del 60° Salone Nautico di **Genova**, che non si è mai fermato, nemmeno questa volta. Come **Genova**, anche in un' epoca di sfide non facili. Ringrazio tutti coloro che hanno collaborato a concretizzare un percorso che è un esempio di lavoro di squadra. Abbiamo chiesto circa 5 miliardi del recovery fund per la crescita della nostra città. Vogliamo prendere il nostro posto come città in Italia e nel mondo". Mauro Alfonso , AD Simest ha proseguito: "Questo settore ha dimostrato una resilienza maggiore rispetto ad altri comparti e per questo SIMEST con SACE garantisce il massimo supporto". Paolo Emilio Signorini , Presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale : " La parte di levante del **porto di Genova** è un luogo dedicato alla nautica che oggi viene riqualificato". Mauro Ferrando , Presidente di **Porto** Antico SpA: "quello che inauguriamo oggi è un evento che fa bene a tutti. Rende possibile ritornare alla normalità di un evento annuale che torna alla sua abituale realizzazione. Il contratto che **Porto** Antico ha sottoscritto con I Saloni Nautici ha messo le basi per i prossimi 10 anni di Salone Nautico a **Genova**, organizzato da Confindustria Nautica in sinergia con **Porto** Antico". Ai saluti delle autorità è seguito il Convegno inaugurale " 60 anni di Nautico, un ponte sul futuro " moderato da Andrea Pancani , vicedirettore del TG La7. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti , Paola De Micheli , in rappresentanza del Governo italiano, è intervenuta sottolineando come: " Il Covid ha cambiato le nostre priorità e oggi parliamo meno di numeri, raccontando la fatica e l' orgoglio di vincere la paura. L' organizzazione di questa manifestazione è un esempio. Ringrazio Confindustria Nautica e gli espositori che si sono fidati e hanno condiviso modalità di partecipazione e protocolli. Il Governo ritiene **Genova** strategica e investe al fine di rendere più potenti le economie del mare. Gli obiettivi dal 1° gennaio: portualità e sostenibilità ambientale che accompagneremo con sostenibilità economica. Per il settore un tema importante è quello della nautica sociale, che perseguiamo attraverso l' abbattimento dei costi delle imbarcazioni più piccole: un obiettivo che avrebbe un immediato effetto sul turismo nautico e poi su tutta la filiera produttiva, avvicinando più persone alle attività del mare". " Questa è una edizione del coraggio, oggi tutto il mondo ci guarda - ha dichiarato in apertura Saverio Cecchi , Presidente di Confindustria Nautica - . **Genova** oggi diventa la capitale della nautica europea e del mondo. Viene dimostrato il saper fare italiano con il Ponte San Giorgio ed ,oggi, con il 1° Salone internazionale. Ringrazio i soci e gli espositori, che hanno scelto di investire nel Salone Nautico, glielo dovevamo. Abbiamo spostato la data dell ' evento ad ottobre, questo ci ha permesso di preparare e presentare il protocollo al Comitato Tecnico Scientifico ed avere l' opportunità di realizzarlo. È stato un grande lavoro di squadra. Ringrazio Carlo Maria Ferro, Presidente di ICE-Agenzia, il Governatore Toti, il Sindaco Bucci e tutti quelli che lo hanno reso possibile. Sono emozionato ed orgoglioso, il Salone è Confindustria Nautica" . Ha aggiunto, poi, il Presidente di Confindustria Nautica: " Tra i temi ancora che necessitano ancora di intervento il leasing nautico. I contratti in essere saranno gestiti con la vecchia normativa e dal 1° novembre



entreranno in vigore le nuove regole. Stiamo lavorando con



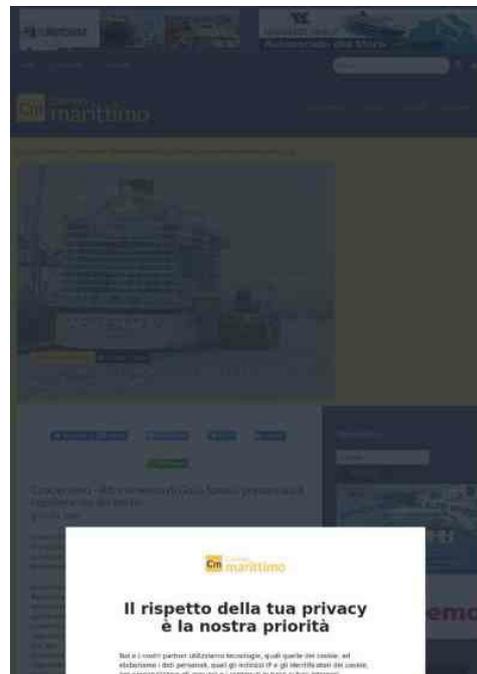
Sea Reporter

Genova, Voltri

l' Agenzia delle Entrate, i nostri tecnici con i loro per risolvere le questioni in sospeso. Come comparto leader chiediamo di poter competere alla pari con gli altri Paesi europei. Se non modifichiamo la situazione, l' erario rischia di perdere 72 miliardi di introiti a favore degli altri Paesi: sempre più barche saranno immatricolate all' estero ". Il valore di icona di questo Salone Nautico è stato evidenziato da Giovanni Toti , Presidente di Regione Liguria, "Come nel 2018 dopo la tragedia del Ponte Morandi, stiamo vivendo un ' avventura nuova, che parte dal mare. Il 60° Salone Nautico coincide quest' anno con i 50 anni della nascita della Regione Liguria e crescono in parallelo". Il Salone Nautico non si è fermato neanche sul fronte della promozione internazionale attraverso una campagna di comunicazione estera inserita nel Piano di Promozione del Made in Italy del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e reso operativo da ICE Agenzia. Carlo Maria Ferro , Presidente di ICE Agenzia, a tal proposito ha dichiarato: "il successo è un gioco di squadra. Fare sistema in un' alleanza tra privato e pubblico: imprese, istituzioni e attori di servizio come ICE Agenzia affinché le imprese italiane crescano sui mercati internazionali. Come abbiamo fatto con Confindustria e col sistema fieristico per la ri-partenza in queste ultime settimane di dieci fiere, tra cui il Nautico inaugurato oggi con grande successo. Buon 60mo compleanno al Salone!" A conclusione della giornata inaugurale la visita del Presidente di Confindustria , Carlo Bonomi . "Immagino lo sforzo di aprire con responsabilità senza precedenti, assunte mesi addietro quando ancora mancavano le regole. Questo vi fa onore." - ha detto al Consiglio di Presidenza di Confindustria Nautica - "E' una cosa che merita di essere detta".

Crocierismo - Rifornimento di Gnl a Spezia, presentato il regolamento del porto

02 Oct, 2020 Il **porto** di Spezia a breve sarà in Italia il primo **porto** dove le navi da crociera alimentate a Gnl potranno fare rifornimento tramite bettolina. La bozza di regolamento è stata presentata stamani nell' ambito del Naples Shipping Week, dal comandante della Capitaneria spezzina, il capitano di vascello Giovanni Stella. Le navi da crociera a Gnl ad oggi possono rifornirsi solo nei porti di Marsiglia Fos e Barcellona.. "Una disciplina del settore ancora non c' era in Italia - ha spiegato Stella -. Abbiamo lavorato, su input dell' ammiraglio Nicola Carlone, su una ordinanza che disciplini questa attività all' interno del **porto** spezzino, attraverso un gruppo di lavoro che ha coinvolto capitaneria, Arpal, Asl, Comune, Authority, e il gruppo Carnival che sulla Spezia ha l' approdo di due navi a Gnl, AidaNova e Costa Smeralda". Ogni dettaglio è stato studiato per due anni. Il regolamento, che verrà testato in un primo rifornimento di prova, prevede che l' operazione si svolga direttamente a molo Garibaldi. La bettolina arriverà a pieno carico direttamente da Rotterdam, con una cadenza quasi mensile, effettuando così il rifornimento durante il periodo di sosta in **porto** delle navi. "Abbiamo escluso fin da subito che questa operazione potesse svolgersi attraverso autobotti - sottolinea Stella -, ne occorrerebbero almeno 15 per dare una minima autonomia ad una nave, e ciò avrebbe un impatto sulla viabilità cittadina.



Spezia primo porto italiano a GNL: saranno utilizzate delle bettoline

La Spezia - Il primo **porto** italiano a permettere il rifornimento di GNL tramite bettolina sarà La Spezia. La bozza di regolamento è stato presentato oggi al Naples Shipping Week . Le navi da crociera a GNL ad oggi possono rifornirsi solo nei porti di Marsiglia e Barcellona. Con gli itinerari ormai prettamente italiani, a causa dell' emergenza sanitaria, l' opportunità diventa fondamentale per le compagnie crocieristiche. Sempre più attente a scelte sostenibili per quel che riguarda i carburanti, in linea con quanto previsto dalle normative europee. "Una disciplina del settore ancora non c' era in Italia - spiega il capitano di vascello Giovanni Stella alla guida della Capitaneria di **Porto** della Spezia -. Abbiamo lavorato, su input dell' ammiraglio Nicola Carlone , su una ordinanza che disciplini questa attività all' interno del **porto** spezzino, attraverso un gruppo di lavoro che ha coinvolto Capitaneria, Arpal, Asl, Comune, Authority, e il gruppo Carnival che sulla Spezia ha l' approdo di due navi a GNL, AidaNova e Costa Smeralda". Ogni dettaglio è stato studiato per due anni. Il regolamento, che verrà testato in un primo rifornimento di prova, prevede che l' operazione si svolga direttamente a molo Garibaldi. La bettolina arriverà a pieno carico direttamente da Rotterdam, con una cadenza quasi mensile, effettuando così il rifornimento durante il periodo di sosta in **porto** delle navi. "Abbiamo escluso fin da subito che questa operazione potesse svolgersi attraverso autobotti - sottolinea Stella -, ne occorrerebbero almeno 15 per dare una minima autonomia ad una nave, e ciò avrebbe un impatto sulla viabilità cittadina".

Informativa

Non è alcun partito referenzario utilizzazione totale di tecnologia satellitare come specificato nella pagina pubblica. Per informazioni sul sistema di navigazione elettronica, consultare la pagina di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

[Scopri di più e personalizza](#)

Spezia primo porto italiano a GNL: saranno utilizzate delle bettoline

02 OTTOBRE 2020 - Notizie



La Spezia - Il primo porto italiano a permettere il rifornimento di GNL tramite bettolina sarà La Spezia. La bozza di regolamento è stato presentato oggi al **Naples Shipping Week**. Le navi da crociera a GNL ad oggi possono rifornirsi solo nei porti di Marsiglia e Barcellona. Con gli itinerari ormai prettamente italiani, a causa dell'emergenza sanitaria, l'opportunità diventa fondamentale per le compagnie crocieristiche. Sempre più attente a scelte sostenibili per quel che riguarda i carburanti, in linea con quanto previsto dalle normative europee.

"Una disciplina del settore ancora non c'era in Italia - spiega il capitano di vascello **Giovanni Stella** alla guida della Capitaneria di Porto della Spezia -. Abbiamo lavorato, su input dell'ammiraglio **Nicola Carlone**, su una ordinanza che disciplini questa attività all'interno del

Iscriviti alla newsletter

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

[Mi iscrivo](#)

Shipping Italy

La Spezia

La Spezia ha alzato il velo sul primo rifornimento di Gnl ship-to-ship per Costa Crociere

Napoli - "Il 18 o il 25 ottobre avverrà il primo rifornimento di Gnl sulla nave Costa Smeralda di Costa Crociere nel porto di La Spezia ed entro la prima decade di novembre è prevista l'emanazione del relativo regolamento che attualmente è ancora in bozza". Lo ha detto Giovanni Stella, comandante della Capitaneria di porto di La Spezia in collegamento durante un convegno andato in scena a Napoli nell'ambito della Naples Shipping Week. Il regolamento in questione sarà composto 22 articoli e 4 allegati e prevederà esclusivamente la possibilità di rifornimento 'ship to ship', quindi non tramite autobotti. "Per fare il pieno a una nave da crociera ci vogliono 3.600 mc di Gnl e ogni autobotte può contenere 50 mc di gas quindi ci vorrebbero 70 mezzi stradali. Il porto di La Spezia non se lo può permettere" ha aggiunto Stella. L'area entro cui il rifornimento potrà avvenire sarà quella delimitata dalle Calate Paita, Malaspina e Garibaldi, quest'ultima sarà quella dove in concreto approderà la nave. Il comandante ha infine precisato che il rifornimento di Gnl alle navi dovrà sottostare ad alcune restrizioni: il traffico portuale verrà bloccato, saranno necessarie condizioni meteomarine favorevoli e per ora il trasbordo di Gnl dalla 'bettolina' gasiera alla nave da crociera potrà avvenire solo durante il giorno. La gasiera carica di gas per la nave Costa arriverà dal porto di Rotterdam. Franco Porcellacchia, direttore tecnico della flotta Costa Crociere, ha ricordato che la compagnia "oggi si fornisce di Gnl tramite un accordo con Shell che ci vincola a utilizzare questo fornitore. In futuro non è detto che non possano esserci altri fornitori a cui ci rivolgeremo".

The screenshot shows the Shipping Italy website interface. At the top, there are navigation links for 'Chi siamo', 'Contatti', 'Pagine', 'Pubblicità', and 'Segui'. The main header features the 'SHIPPING ITALY.IT' logo and the 'PSA Genova Port' logo. Below the header, it states 'Il quotidiano online del trasporto marittimo' and lists the director 'Nicola Capuzzo - Direttore Amministrativo'. A navigation menu includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CAMBIO', 'RITAVVISTE', 'POLITICA/ASSOCIAZIONI', and 'MORE'. The main content area displays a news article with the headline 'La Spezia ha alzato il velo sul primo rifornimento di Gnl ship-to-ship per Costa Crociere'. The article includes a photograph of the Costa Smeralda cruise ship and a logo for 'SCT salerno container terminal'. A small text block at the bottom of the article reads: 'Napoli - "Il 18 o il 25 ottobre avverrà il primo rifornimento di Gnl sulla nave Costa Smeralda di Costa Crociere nel porto di La Spezia ed entro la prima decade di novembre è prevista l'emanazione del relativo regolamento che attualmente è ancora in bozza".' and another line: 'Lo ha detto Giovanni Stella, comandante della Capitaneria di porto di La Spezia in collegamento durante un convegno andato in scena a Napoli nell'ambito della Naples Shipping Week.'

Nel porto di Ravenna sdoganamento in mare

RAVENNA È stato presentato presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale il progetto di sdoganamento in mare delle merci alla rinfusa che prende avvio, in fase sperimentale, proprio dal **porto** di **Ravenna**. All'incontro, durante il quale sono state illustrate le modalità di questa nuova sperimentazione di sdoganamento, che consente di effettuare controlli della documentazione delle merci in anticipo rispetto all'arrivo della nave, cioè quando queste merci sono ancora in viaggio per mare, sono intervenuti, oltre al presidente dell'AdSP, Daniele Rossi, il direttore Interregionale per l'Emilia Romagna e le Marche dell'Agenzia delle Dogane, Franco Letrari e il direttore dell'Ufficio delle Dogane di **Ravenna**, Giovanni Ferente ed il comandante del Comando Provinciale della Guardia di Finanza Andrea Mercatili. Oggi è una bella giornata per il **porto** di **Ravenna** ha affermato il presidente dell'AdSP, Daniele Rossi. Il traffico di rinfuse rappresenta oltre l'80% delle merci complessivamente movimentate nel nostro **Porto** e questa nuova procedura doganale darà significativi e concreti vantaggi agli operatori e quindi, in ultima istanza, contribuirà a rendere ancora più competitivo lo scalo. Ci tengo a ringraziare l'Agenzia delle Dogane ed in particolare, i direttori Regionale e Provinciale con i quali stiamo collaborando anche su altri importanti progetti di digitalizzazione oltretutto la Guardia di Finanza che, come oggi, ha sempre dato un prezioso contributo, unitamente all'Autorità Marittima. L'avvio del progetto sperimentale di sdoganamento in mare esteso alle rinfuse costituisce oggi un importantissimo passo in avanti per il **Porto** di **Ravenna**, primo a livello nazionale per tale tipologia di traffico. La procedura consentirà di semplificare e rendere più veloci le operazioni doganali sul **Porto** di **Ravenna**, agevolando la logistica connesse alla movimentazione delle merci alla rinfusa. A **Ravenna** esiste un clima di collaborazione tra Istituzioni ed operatori che rappresenta un valore aggiunto importante anche per lo sviluppo di sperimentazioni come questa hanno affermato il direttore Interregionale Emilia Romagna e Marche, Franco Letrari e il direttore dell'Ufficio delle Dogane di **Ravenna**, Giovanni Mario Ferente. Alessandra Riparbelli, presidente della Sezione di **Ravenna** dell'Associazione Doganalisti dell'Emilia Romagna e vicepresidente dell'Associazione Spedizionieri Internazionali di **Ravenna** ha ribadito che L'evento svoltosi presso l'AdSP, conferma che il **porto** di **Ravenna** vanta un certo lustro per quanto riguarda le sperimentazioni in ambito doganale, considerato che nel passato è stata pilota per la sperimentazione dello sportello unico doganale ed anche per lo sdoganamento in mare per navi con merci in container. Ora il sistema verrà quindi implementato con la sperimentazione della procedura di sdoganamento in mare anche per le navi rinfusa e questa è una grande opportunità per il nostro **porto** essendo **Ravenna** leader nel comparto delle rinfuse solide (in particolare per le materie prime per l'industria della ceramica, dei fertilizzanti e di alcuni cereali, sfarinati e materiali ferrosi). Questo ha tenuto nuovamente a sottolineare la Riparbelli grazie alla sinergia tra l'Agenzia delle Dogane, Autorità di Sistema Portuale e tutte le altre istituzioni quali Guardia di Finanza e Capitaneria di **Porto**.



«Erosione? Il porto può essere una sorgente di sabbia sicura»

L'analisi di Andrea Barotti che replica all'appello di Orietta Colacicco e dei balneari

MASSA CARRARA Bloccare l'ampliamento del porto di Marina di Carrara per non peggiorare l'erosione del litorale massese, ipotesi sostenuta da Orietta Colacicco, presidente dei Paladini Apuoversiliesi e candidata alle Regionali con Forza Italia, spinge il consigliere di Alternativa Civica, Andrea Barotti a intervenire sul tema: «Ho apprezzato l'impegno della presidente Roncallo a rendere green i porti - esordisce il consigliere comunale - ma credo che, visto l'appello dei balneari, un primo passo debba, con celerità, essere compiuto. È necessario dimostrare che i porti, come da studi compiuti e suffragati dal Ministero dell'Ambiente, possono diventare delle sorgenti di sabbia sicura! Si tratta, quindi, di adottare, finalmente, l'ecodragaggio; metodologia, moderna, che trasforma gli scali marittimi in strumenti, virtuosi (costi economici ed ambientali, si pensi alla riduzione di emissioni, ridotti), di ripascimento delle spiagge. La tecnica di prelievo e depurazione della sabbia è italiana!

Fincantieri ha addirittura presentato, di fronte ad **Assoporti**, una nave in grado di risolvere i problemi dei dragaggi nei porti italiani (preleva i sedimenti, evita la dispersione, separa il fango dalla sabbia, restituisce materiale da destinare al ripascimento, rispetta i requisiti della normativa ambientale Sin e Sir)». Per Barotti esiste quindi una tecnologia in grado di risolvere il problema, «di rispondere alle esigenze del turismo balneare, liberare risorse regionali da destinare ad altri campi e dare, altresì, respiro, lavoro all'impresa italiana (Fincantieri, leader mondiale nel settore navale, è un'azienda pubblica). Mi auguro che il mio invito a concentrarci, tutti, sulle proposte, a scrivere un patto per Massa Carrara ad applicare la tecnologia per difendere l'ambiente, salvaguardare e promuovere l'occupazione trovi ascolto e trovi ascolto soprattutto tra i cittadini, tra le imprese ossia da chi può dare una spinta decisiva per costruire un futuro migliore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Darsena Europa da velocizzare»

La battaglia di Pisa continua ma il presidente dell' Autorità portuale conferma: «Aspettiamo solo il commissario»

Mentre a Pisa si fa sempre più urgente il richiamo ad un monitoraggio, serio e circostanziato, rispetto ai rischi ambientali legati al progetto Darsena Europa, da Livorno si attende solo di poter definitivamente accelerare il piano. Nel Rapporto Centro del Sole 24 Ore dedicato all' economia dei territori di varie Regioni, Toscana compresa, il focus d' apertura è proprio quello dedicato alla Darsena Europa. Il presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, spiega: «Negli ultimi 30 anni nessun porto italiano ha avuto una dotazione finanziaria così importante come quella che oggi ha Livorno: 550 milioni di risorse pubbliche destinate a un progetto» riferendosi al decreto della ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli che ha assegnato 200 milioni nelle settimane scorse alla Darsena Europa, ormai diventata l' opera-simbolo del rilancio economico della Costa toscana. Soldi che - si legge sull' inserto del Sole 24 Ore in edicola - si aggiungono ai 250 milioni stanziati da tempo dalla Regione Toscana, ai 50 dell' Authority e ad altri 50 del Fondo sviluppo e coesione. Si attende ora la decisione del ministro sul manager che avrà il compito di accelerare la Darsena Europa, inserita tra le 50 opere da commissariare in base dell' articolo 9 del decreto Semplificazioni. «Bisognerà essere bravi a individuare i poteri da attribuirgli per velocizzare le procedure» commenta Corsini che sul Rapporto Centro fa il punto sul cronoprogramma del progetto. Nei giorni scorsi, la presa di posizione dei consiglieri comunali pisani di Forza Italia (Riccardo Buscemi, capogruppo, e Virginia Mancini) che hanno chiesto al Comune di ricorrere al Tar contro la maxi-opera, invitando l' avvocatura civica ad analizzare le carte. Imprescindibile - secondo i consiglieri - anche lo studio sull' impatto ambientale ed erosivo per il quale il Comune di Pisa ha già stanziato 70mila euro.



Recovery Fund e porto di Livorno

LIVORNO Nuovo incontro lunedì scorso per la Cabina di Regia Città-Porto-Recovery Fund in ambito portuale presieduto dall'assessore alla portualità Barbara Bonciani. L'obiettivo della riunione è stato di presentare lo strumento Recovery Fund alla comunità portuale e condividere le proposte progettuali inviate dall'Autorità di Sistema Portuale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per accedere ai finanziamenti. Come noto le risorse complessive afferenti al Recovery Fund destinate all'Italia dall'UE ammontano a 209 miliardi di euro, di cui 82 di sovvenzioni e 127 di prestiti. Si tratta di un'occasione unica oltre che per il Paese, per la città di **Livorno** e il suo **porto** e per il comparto logistico integrato nel suo complesso. Alla riunione, che si è tenuta al Cisternino di Città, hanno preso parte, insieme al presidente dell'AdSP MTS Stefano Corsini, il professor Paolo Dario della Scuola Sant'Anna di Pisa e Artes 4.0, la Capitaneria di **Porto di Livorno**, Asamar, Spedimar, Confindustria, Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, CNA-autotrasporto, Lega delle cooperative e organizzazioni sindacali. La riunione è stata aperta da Barbara Bonciani che ha messo in evidenza gli obiettivi dell'incontro e l'opportunità derivante dal Recovery Fund in termini di sviluppo futuro del **porto** e della città. Il Recovery Fund rappresenta un'opportunità eccezionale di sviluppo per il **porto** e la città afferma l'assessore Bonciani. Per ottenere il massimo in termini di finanziamento è opportuno favorire un lavoro progettuale condiviso fra AdSP MTS, Comune di **Livorno**, Regione e comunità portuale che permetta di sostenere un pacchetto progettuale che tenga conto delle priorità individuate dalla Commissione Europea e dal Governo Italiano e delle necessità di sviluppo del sistema città-**porto**. Per far questo è necessario alzare l'asticella del dialogo fra comunità portuale e istituzioni favorendo un lavoro congiunto all'altezza di rispondere alla sfida, con lo scopo di migliorare lo sviluppo economico e sociale del territorio. Nel corso della riunione il prof. Paolo Dario ha illustrato le priorità alla base del finanziamento europeo, gli obiettivi del Governo Italiano e i requisiti che devono avere i progetti presentati per essere ammessi al finanziamento. Nella sua presentazione Dario è partito da un'analisi della situazione economica del Paese e dell'opportunità offerta in termini di ripartenza e sviluppo dallo strumento, chiarendo aspetti di merito rilevanti, fra i quali i principali requisiti che devono possedere i progetti presentati. I progetti dovranno promuovere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione Europea, mitigare l'impatto economico e sociale della crisi e sostenere le transizioni verdi e digitali. Innovazione ed economia Green costituiscono due parole chiave su cui impostare un progetto di sviluppo del sistema città-**porto**. Il presidente dell'AdSP MTS Stefano Corsini ha presentato alla città e alla comunità portuale i progetti già presentati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul Recovery Fund aprendo un confronto con la città e la comunità portuale con l'obiettivo di ottenere eventuali suggerimenti e integrazioni. L'obiettivo è di favorire la presentazione di una progettualità che sia in linea con quelli che sono gli obiettivi europei e nazionali previsti per il Recovery Fund e che vada incontro alle esigenze della comunità portuale e della città. Per accedere a questi finanziamenti, la progettualità che verrà presentata dovrà attenersi a quelli che sono i requisiti della Comunità Europea e anche agli obiettivi stabiliti dal Governo italiano. L'assessore Bonciani e il presidente Corsini concordano sulla necessità di favorire un coordinamento fra i progetti presentati da AdSP MTS al Ministero e quelli che saranno presentati dal Comune in sinergia con la Regione Toscana nell'ambito dello sviluppo della logistica e della portualità, in modo da ottimizzare gli sforzi. Questo, nell'ambito della portualità, significa in





La Gazzetta Marittima

Livorno

che investimenti capaci di generare un miglioramento, sia in termini di processi di innovazione e digitalizzazione, sia nello sviluppo di un'economia green. Gli stakeholder presenti in sala hanno messo in evidenza alcuni aspetti che sono prioritari nella progettazione da realizzare, in particolare è stata richiamata l'importanza di migliorare la connettività del territorio e quindi i collegamenti con le reti europee TEN-T, come presupposto di attrazione di nuovi traffici portuali. È stata altresì evidenziata l'importanza di realizzare e potenziare i collegamenti ferroviari al fine di migliorare le connessioni territoriali favorendo un'economia Green con il trasferimento di traffico da strada a ferro. In questo ambito, si è ricordata la rilevanza di portare a cantiere il raccordo ferroviario Collesalvetti Vada, ritenuto di grande importanza nel contesto regionale. Si è parlato anche della necessità di favorire uno sviluppo green del sistema porto-città partendo da un'analisi di quelle che sono già le potenzialità presenti nel territorio con gli investimenti già realizzati o in corso di realizzazione anche in area portuale. In questo contesto, si è ritenuto opportuno favorire una progettazione congiunta sul cold ironing che metta insieme città, istituzioni portuali, Regione e hinterland produttivo. La riunione si è chiusa con la richiesta agli stakeholder di presentare entro una settimana richieste di integrazione, suggerimenti e idee rispetto ai progetti presentati dall'Autorità di Sistema Portuale e favorire un lavoro metodologico che consenta di creare progetti finanziabili dal Recovery Fund. Il momento che stiamo vivendo è eccezionale ha detto l'assessore all'integrazione porto-città Barbara Bonciani sia in termini di crisi (infatti la pandemia sanitaria ha creato una situazione di difficoltà per le imprese del territorio, soprattutto le imprese portuali e della logistica) sia in termini di ripresa economica. Infatti, a fronte degli ingenti finanziamenti che il Recovery Fund prevede per l'Italia, si apre un'opportunità rilevante per favorire una visione comune e innovativa del territorio città-porto, retroporto e dell'intera regione che permetta di creare nuove opportunità di lavoro e anche nuovi investimenti, soprattutto nel settore green e della digitalizzazione. L'assessora prosegue evidenziando come uno degli argomenti preminenti di cui si parla ancora troppo poco a livello locale è ciò che il processo di automazione determinerà in ambito portuale. L'automazione è un processo già presente in altri porti europei che necessita di essere analizzato, sia per gli effetti che produrrà sul lavoro portuale, sia per le opportunità che può generare nella creazione di nuova occupazione. L'idea di partenza nel ragionamento su Recovery Fund dovrebbe essere come sarà il porto del futuro, spiega il prof. Dario. Sappiamo che molti processi saranno automatizzati e spesso trascuriamo il fatto che noi abbiamo le competenze sul nostro territorio per costruire i sistemi di automazione. Abbiamo centri di eccellenza nel campo della ricerca nel territorio capaci di favorire processi di questo tipo. Siamo in grado di favorire anche attività innovative che vadano a creare occupazione in settori che fino ad ora non sono stati sperimentati e su cui non si è investito, proprio in ambito portuale. A breve sarà convocato un altro incontro per discutere congiuntamente le proposte della comunità portuale e per condividere un percorso di progettazione.

Livorno

'Un mare di colori' di George Tatge

Le fotografie al Piaggione dei Grani in Fortezza Vecchia

Oggi, nella Sala del Piaggione dei Grani, in Fortezza Vecchia, sarà inaugurata la mostra fotografica Un mare di colori di George Tatge e sarà presentato il documentario Light & Color, girato prevalentemente a Livorno, che il regista canadese David Battistella ha dedicato all'attività artistica del fotografo italo-americano. L'evento è inserito nel calendario di iniziative promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che anche quest'anno ha aderito all'Italian Port Days, la manifestazione delle Autorità di Sistema Portuale coordinata da **Assoporti**. La manifestazione darà il via alla XIV edizione di Porto Aperto, lo strumento di cui AdSP MTS si è dotata per organizzare eventi, incontri e visite e promuovere la conoscenza della cultura portuale da parte della cittadinanza.



Chiesti a Roma i fondi extra per la logistica

La lettera dopo il devastante incendio ai capannoni Tubimar

LA RIPARTENZA **ANCONA** Una richiesta di fondi straordinari «per il potenziamento della logistica del **porto di Ancona**» è stata avanzata dall' Ap al ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per fronteggiare le difficoltà dopo il devastante incendio dei capannoni dell' ex Tubimar. La richiesta è all' attenzione del ministro Paola De Micheli che, al termine di un sopralluogo nell' area portuale dopo l' incendio, aveva assicurato che «una volta che avremo chiaro il punto della situazione, le esigenze sia sul fronte progettuale economico finanziario per l' intervento metteremo a disposizione del **porto di Ancona** tutto quanto è necessario». Sull' area ex Tubimar più colpita dall' incendio vige un' ordinanza che prevede l' accesso agli operatori nell' area interdetta, per esigenze di attività, solo a seguito di una specifica autorizzazione dell' Autorità di sistema portuale. L' Autorità portuale ha inoltre già incaricato uno studio ingegneristico specializzato per la verifica di agibilità dei capannoni non intaccati dall' incendio. Alcuni sono già stati restituiti ai concessionari per le proprie attività di impresa, altri dovrebbero essere recuperati nel più breve tempo possibile e renderli di nuovo disponibili. L' Autorità portuale ha inoltre messo a disposizione degli operatori più colpiti dall' incendio due capannoni ex Tubimar per 10mila mq sul lato opposto al fronte del rogo, che erano stati messi a bando a maggio (ma la gara era andata deserta), pavimentati di recente. L' Ap ha già invitato i concessionari a presentare le richieste, dopo aver fornito una descrizione sommaria del compendio demaniale maggiormente danneggiato dall' incendio, a seguito di un primo sopralluogo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il porto conquista spazi con le altre opere a mare

Ai nastri di partenza il cantiere da 35 milioni della banchina 27

LE OPERE ANCONA «Il nuovo assetto del molo sud, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal Covid e poi dal tremendo incendio all' ex Tubimar, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità». Il presidente Ap Giampieri non smette di rimarcare la necessità «di creare le condizionali fondamentali per lo sviluppo del porto. E questo può avvenire solo con le infrastrutture». L'assetto futuro del molo sud si andrà ad aggiungere alle altre opere in corso o in fase di avvio destinate ad ampliare l'offerta di banchine e retrobanchine, l'asset indispensabile per la movimentazione di merci e passeggeri. Gli asset «Entro fine anno contiamo di poter mettere a disposizione del carico-scarico merci la banchina 22» afferma il presidente Ap. L'area ha richiesto un investimento di 9 milioni con tempi del cantiere, partito a febbraio 2017, dilatati rispetto alle indicazioni iniziali di un anno di stop. Le opere di potenziamento della struttura, lunga 200 metri con un'area complessiva di 8mila mq, consentirà lo sbarco e imbarco di container e merci varie. La burocrazia Ancor più complicato l'avvio dell'iter per realizzare la banchina 27. A cinque anni dall'avvio della gara da 35 milioni per realizzare 273 metri di attracchi per le navi porta-container e 35.100 mq di piazzali dove stoccare le merci, la banchina rettilinea, dopo un braccio di ferro davanti ai giudici amministrativi, sembra poter uscire dalle secche della burocrazia. «A luglio abbiamo firmato la concessione demaniale di un'area di 8mila mq per il deposito delle sabbie escavate - afferma Matteo Paroli, segretario generale Ap - Una concessione funzionale nell'ambito della variante presentata dalle imprese vincitrici dell'appalto (Sales Spa e Cmc, ndr). L'idea è di depositare gli escavi in zona e utilizzare quella stessa sabbia per riempire i cassoni della futura banchina 27. Si potrebbe avere così anche un risparmio di 18 mesi sui 5 anni di lavori previsti. Il piano dei dragaggi è attualmente in fase di valutazione da parte della Regione». Le riqualificazioni Più complicata del previsto anche la riqualificazione della banchina 13, a fianco della sede dell' **Autorità portuale**, che rispetto ai preventivati otto mesi di lavori richiederà ancora svariati mesi per completare l'intervento necessario a risolvere «i dissesti statici» di quel molo minacciato anche da «ammaloramenti della sovrastante rampa metallica funzionale alle operazioni di sbarco e imbarco dei veicoli sui traghetti» come si legge tra le motivazioni dell'intervento. Il prossimo anno dovrebbe invece essere avviata l'opera di restyling del mercato ittico. Una riqualificazione da 2,5 milioni da completare in 26 mesi procedendo per stralci, così da non ostacolare troppo le attività del mercato ittico, con la destinazione di spazi anche a una funzione ricreativa e turistica con uno spazio per un ristorante. m. petr. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' accordo

Si raddoppia il bacino Fincantieri

Arrivati i soldi per il raddoppio di Fincantieri, l' anno prossimo dovrebbero partire i lavori. Il mese scorso è stato infatti siglato l' accordo di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l' Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale, che garantirà 40 milioni da destinare a investimenti infrastrutturali strategici per lo sviluppo della cantieristica navale nel **porto di Ancona**. Le risorse stanziare dal MIT, consentiranno il raddoppio della capacità produttiva del bacino di Fincantieri.

Primo piano - Ancona

Corriere Adriatico
Sabato 3 ottobre 2020



Chiesti a Roma i fondi extra per la logistica

La lettera dopo il devastante incendio ai capannoni Tubimar

LA SITUAZIONE
Anche se il bacino di Fincantieri è stato il primo a essere colpito dal devastante incendio che ha distrutto i capannoni Tubimar, la lettera di intenti per la logistica è ancora in fase di discussione. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Giuseppe Infante, ha chiesto ai capannoni di Fincantieri di essere raddoppiati per ospitare le attività produttive. La lettera di intenti è stata firmata dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Giuseppe Infante, e dal presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale, Roberto Cingolani. La lettera è stata firmata il 27 settembre scorso. La lettera di intenti è stata firmata dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Giuseppe Infante, e dal presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale, Roberto Cingolani. La lettera è stata firmata il 27 settembre scorso.

Il porto conquista spazi con le altre opere a mare

Ai mastri di paranza il cantiere da 35 milioni della banchina 27



LA SPESA
Il cantiere di Ancona è stato il primo a essere colpito dal devastante incendio che ha distrutto i capannoni Tubimar. La lettera di intenti per la logistica è ancora in fase di discussione. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Giuseppe Infante, ha chiesto ai capannoni di Fincantieri di essere raddoppiati per ospitare le attività produttive. La lettera di intenti è stata firmata dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Giuseppe Infante, e dal presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale, Roberto Cingolani. La lettera è stata firmata il 27 settembre scorso.

L'accordo

LA SINTESI
Il cantiere di Ancona è stato il primo a essere colpito dal devastante incendio che ha distrutto i capannoni Tubimar. La lettera di intenti per la logistica è ancora in fase di discussione. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Giuseppe Infante, ha chiesto ai capannoni di Fincantieri di essere raddoppiati per ospitare le attività produttive. La lettera di intenti è stata firmata dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Giuseppe Infante, e dal presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale, Roberto Cingolani. La lettera è stata firmata il 27 settembre scorso.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'altro fronte

Tettoia pericolante, scatta il divieto allo Scalo

La proprietà è di Rfi che non si è mai degnata di rispondere all' Authority per sistemare la struttura

Cedimenti dalla tettoia, l' **Autorità portuale** dispone un' ordinanza con divieto di transito e sosta di persone nell' area dello Scalo Vittorio. Si tratta dello spazio pedonale dove insistono alcune attività commerciali, due in particolare, un bar e un locale di street food. La tettoia sovrastante, proprio all' altezza di quei locali, ha mostrato dei problemi, con parti in muratura caduti sul marciapiede. La proprietà di quella tettoia è di Rfi, Rete ferroviaria italiana, visto che una volta lì transitavano e si fermavano i treni. E proprio ad Rfi si è rivolta l' **Authority**, imponendo di effettuare entro breve dei lavori di consolidamento del manufatto. Alle lettere e ai continui solleciti da parte dell' **Autorità portuale** Rfi non ha mai risposto, forse non rendendosi conto dell' effettiva pericolosità della situazione. Intanto, per segnalare i pericoli e cautelarsi legalmente, l' Ap ha deciso di pubblicare un' ordinanza e al tempo stesso ha sistemato alcune ringhiere per impedire lo stazionamento nel punto ammalorato di quella tettoia. In passato del manufatto si era già parlato, più o meno un anno fa, quando sembrava che la stessa Rfi volesse abbatterlo, provvedimento poi rientrato.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Paroli (Ap): «Le sabbie e i sedimenti per riempire i cassoni»

«Possiamo dragare il fondale portandolo ai 14 metri richiesti»

I lavori proseguiranno nonostante i contenziosi aperti dalle ditte escluse Un' opera da 37 milioni

Le sabbie del fondale da dragare usate per riempire il secondo pezzo della grande Banchina Marche. Approvata la concessione per un' area di stoccaggio degli inerti nell' area dei lavori alle ditte che si stanno occupando dei lavori della banchina 27, il proseguimento della 26 (350 metri+350 metri), ossia dell' opera forse più importante dell' intera area portuale il cui appalto è partito nel 2015. Un pezzo decisivo nell' ottica del nuovo Piano regolatore del porto. Con il sistema studiato da tecnici dell' **Autorità portuale** e le ditte Sales e Cmc, si andrebbe a risparmiare soldi e soprattutto tempo. In sede di Comitato è stata approvata la concessione di un' area di circa 8-9mila metri quadrati proprio a ridosso della banchina 27, ad oggi una sorta di piscina. L' idea è quella di riempire quel vuoto d' acqua con dei cassoni in calcestruzzo precompresso. Cassoni che però vanno riempiti di materiale di cava. Invece di prenderlo dall' esterno, con costi molto alti, anche per il trasporto, la soluzione sembra perfetta: «I vantaggi sono tanti _ spiega Matteo Paroli, segretario generale dell' Ap _.

Possiamo dragare finalmente il fondale di quell' area portandolo ai richiesti 14 metri, utilizziamo le sabbie e i sedimenti per riempire i cassoni che nel frattempo verranno stoccati lì sul posto, senza costi aggiuntivi e difficoltà logistiche, risparmiamo soldi e circa 18 mesi di lavoro rispetto ai 5 anni previsti per l' opera. La concessione era il primo step e quella c' è dopo la proposta vantaggiosa presentata dalle ditte appaltatrici. Adesso aspettiamo la ripresa dei lavori dopo aver risolto, sebbene in maniera non definitiva, i contenziosi di gara. La seconda in graduatoria ha presentato l' ennesimo ricorso, ma per fortuna stavolta senza richiesta di sospensiva. Noi andiamo avanti spediti con i lavori». L' opera appaltata originariamente nel 2015 ha avuto una copertura di 37 milioni di euro. Un altro degli ostacoli dovrebbe essere risolto entro breve, ossia la presenza di nitrato d' ammonio (l' ammoniaca alterava i sedimenti) nelle sabbie da dragare emersa dopo i test di Arpam, Politecnica e Ispra. Procedure eco-tossicologiche ormai praticamente risolte. Una volta fatto questo e presentato il Piano di dragaggio dall' impresa, la palla passa alla Regione a cui spetta il via libera per il dragaggio delle sabbie. Ad opera conclusa sarà possibile ospitare navi di maggior stazza, con fondali adeguati e uno spazio retrostante per i depositi di merce. Insomma una boccata d' ossigeno per il porto.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Traghetti agli ex silos e banchina per yachts

Dietro la mensa Fincantieri le grandi barche da diporto. Il presidente dell'Ap: «Ogni centimetro è di vitale importanza per noi»

di Pierfrancesco Curzi Rivoluzione in porto, parte dei traghetti spostati lungo le banchine degli ex silos entro l'estate del 2022. L'annuncio è arrivato ieri da parte dei vertici dell'**Autorità portuale** di Ancona durante un incontro alla presenza degli operatori marittimi anconetani in cui sono state presentate altre novità. Tra queste, la trasformazione della banchina alle spalle dell'edificio che ospita mensa e spogliatoi della Fincantieri a favore delle grandi barche da diporto in transito o bisognose di refitting durante la stagione invernale. Un annuncio inatteso nei tempi ma non nella sostanza, considerato l'aspetto strategico dei vertici di Ap e del Comune: utilizzare i 420 metri dalla banchina 19 alla 21 per ormeggiare i traghetti più piccoli, ossia quelli che collegano i Paesi extra Schengen con Ancona, Croazia ed Albania: «Ogni spazio ed ogni metro i banchinamento è di vitale importanza per noi, specie in un'annata terribile come quella caratterizzata dall'emergenza Coronavirus _ ha spiegato il presidente dell'Authority dorica, Rodolfo Giampieri _ . Il calo dei traffici globali, merci e passeggeri su tutti, non deve farci trovare impreparati nell'ottica di un rilancio. Restare con le mani in mano sarebbe stato letale. La gente del porto ha la pelle dura. Questo progetto, su cui stiamo lavorando da tempo, fa parte di una fase di ripartenza del porto, anche in presenza dell'incendio all'ex Tubimar» (di fianco alla sede dell'**Autorità portuale**, sulla sinistra guardando il mare) fuori uso per molto più tempo degli ipotizzati 8 mesi a causa di un danno strutturale serio, lo scalo ha bisogno di altri approdi. Da qui la decisione di sfruttare la lunga banchina che fino all'aprile scorso ha ospitato l'attività cerealicola, il cui tracollo economico è stato inevitabile. Tra 2019 e 2020 i 42 cilindri granari sono stati abbattuti, presto le macerie dell'ultima demolizione verranno portate per andare a tappare le voragini per i carotaggi nell'area ex Bunge e quindi il retro-banchina, il vero segreto dei porti, consentirà di realizzare un'area sbarchi-imbarchi. In effetti in quell'area andranno le navi ro-ro (roll on e roll off, sbarco ed imbarco) e le ro-pax ossia i passeggeri. Nella prima fase progettuale non saranno realizzati i cosiddetti moli 'a pettine', ma due pontoni galleggianti di ultima generazione per consentire le operazioni. L'area sarà attrezzata, la banchina asfaltata e lì verranno spostati i controlli doganali e così via. L'ulteriore buona notizia è legata all'ambiente, con decine di migliaia di mezzi non transiteranno nell'area di Porto Antico. Lì andranno soltanto le navi per Albania e Croazia, le greche resteranno tra la banchina 8 e la 16, mentre la 7, come accennato prima, sarà dedicata ai grandi yacht che per motivi di dimensioni non possono essere ospitati a Marina Dorica: «La nuova disponibilità di banchine ci consentirà di evitare il solito Tetris nei momenti di maggior afflusso di navi _ ha detto il comandante della Capitaneria di porto, l'ammiraglio Enrico Moretti _ . Molto importante anche la banchina 7 per le manutenzioni o i transiti di grandi yacht: in inverno, soprattutto, c'è una grande richiesta». Infine l'assessore comunale al porto, Ida Simonella: «Con questi progetti vincono tutti e ogni banchina va a reddito. Lavoriamo anche per limitare la security e di conseguenza diminuire le reti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Rotta sull' ampliamento traghetti all' area ex silos

L' utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 per il transito di merci e passeggeri scatterà dall' estate del 2022 Si liberano spazi nel porto storico, un' area destinata alla manutenzione e ormeggio dei maxi yacht

LE INFRASTRUTTURE ANCONA Il porto fa rotta sull' ampliamento delle banchine per traghetti e traffici di merce. L' **Autorità portuale**, dopo una fitto confronto con Capitaneria, Comune e operatori, ha infatti deciso la nuova destinazione del molo sud. Ovvero le banchine 19, 20 e 21 che ospitavano i silos poi abbattuti. «Dall' estate 2022 navi merce e traghetti potranno attraccare in queste aree - ha annunciato Rodolfo Giampieri, presidente dell' **Autorità portuale** nel corso dell' incontro a cui erano presenti il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto, l' assessore al Porto Ida Simonella e il segretario generale Ap Matteo Paroli. «A nemmeno sei mesi dal termine dei lavori di demolizione dei 46 silos, le approfondite analisi sulle caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti - ha sottolineato Giampieri - hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci. Così le banchine 19, 20 e 21 si prestano all' ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell' area extra Schengen». Ovvero le navi in arrivo da Croazia ed Albania, ora destinate ai moli 7, 8, 10 e 11. Nel domino dello scalo ecco così le nuove destinazioni anche per questo poker di spazi. Gli effetti «Si libera così per l' uso commerciale tre banchine, 8, 10 e 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico merci e passeggeri, in particolare per le linee stagionali - ha aggiunto Giampieri - offrendo inoltre la possibilità di intercettare nuove linee commerciali. È strategicamente indispensabile recuperare banchine commerciali da mettere a disposizione degli operatori». Nella nuova visione generale, «un' altra grande opportunità sarà, alla banchina 7, quella di ormeggiare yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico - ha sottolineato il presidente Ap - Un' area da destinare anche ai lavori di manutenzione da parte dei nostri cantieri per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane». Sulla banchina 7 si affaccia inoltre la palazzina Fincantieri che, nell' ambito dell' accordo generale sul raddoppio del bacino Fincantieri, dovrebbe essere gestita dall' Ap (ad esclusione degli spogliatoi) con un progetto di riqualificazione con la possibilità di ulteriori servizi per la città. Un ampliamento del Porto antico «visto che si può abbassare il sistema di security, dato l' arretramento del limite alla banchina 8, rendendolo più compatibile con la città storica e il waterfront - ha sottolineato l' assessore Simonella - Un' ulteriore opportunità di riqualificazione complessiva. Un' operazione vincente per la città, il porto e le attività produttive nell' ambito di una sfida costruita tutti quanti assieme». L' ambiente L' infrastruttura del molo sud ha una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati. «Nelle valutazioni, l' ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158mila i chilometri percorsi l' anno da auto e tir all' interno del porto storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione. «Il nuovo spazio portuale porterà il porto ad essere più competitivo sia sotto il profilo commerciale che ambientale ha detto il comandante Moretti -. Il trasferimento delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen alle banchine 19-20-21 permetterà, infatti, di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l' inquinamento acustico generato dai motori delle navi». Da un punto di vista tecnico l' imbarco di auto e camion sui traghetti ormeggiati al molo sud avverrà tramite dei pontoni galleggianti,



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

mentre l' assetto futuro prevede la realizzazione di un pontone fisso per 30-35 metri in testa al molo 19. Opera per ora non realizzabile per la presenza nelle aree circostanti di un distributore con relativi serbatoi. Gli strumenti «L' esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali nei tempi rapidi ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell' adeguamento tecnico funzionale che l' ultima riforma della Legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le destinazioni di funzione di banchine e aree portuali ha detto il segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale**, Matteo Paroli -. Il coordinamento con la Capitaneria di porto e con l' Amministrazione comunale è stato essenziale al fine di completare il procedimento istruttorio in tempi estremamente contenuti e consentirci quindi adesso di poter affrontare in sede tecnica, di fronte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutte le successive fasi di approvazione della variante». Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto: Ancona, traghetti davanti ex silos e spazio maxi yacht

Nuove banchine ne liberano 3 a ridosso città, navi di porto alla 7

(ANSA) - ANCONA, 02 OTT - 'Rivoluzione' al porto di Ancona con il progetto di trasformazione del Molo Sud che potrebbe completarsi entro l'estate 2022: alle banchine 19, 20 e 21, in precedenza dedicate ai traffici di cereali, ora libere dai 46 silos demoliti, attraccheranno traghetti anche extra Schengen (passeggeri e camion); ciò libererà altre tre banchine (8, 10 e 11, davanti alla Capitaneria di porto) utili agli operatori per picchi estivi di traffici passeggeri e mezzi, linee stagionali e commerciali. Alla banchina 7, invece, nell'area antistante l'ingresso Fincantieri, possibilità di ormeggiare yacht di grandi dimensioni, che transitano in Adriatico, per scali tecnici, sosta e manutenzioni. A presentare il progetto 'condiviso', dopo il via libera da comitato di gestione dell'Authority e dal Comune per "non contrasto" con il Prg, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale Rodolfo Giampieri, l'assessore Ida Simonella (Comune di Ancona) e l'ammiraglio Enrico Moretti (vertice Direzione Marittima Capitaneria di Porto). L'operazione permetterà anche di ridurre fortemente i percorsi (-158mila km l'anno) e le emissioni dei mezzi nel porto dopo lo sbarco, essendo le tre banchine 19, 20 e 21 più vicine all'uscita dallo scalo. L'infrastruttura ha una lunghezza di 420 metri e una superficie di 21.400 mq e potrà accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, "ro-ro" e "ro-pax" grazie al progetto di adeguamento tecnico funzionale all'attuale Piano regolatore portuale. La decisione per il cambio di destinazione deriva dall'evoluzione dei traffici cerealicoli che ha subito nel porto di Ancona una profonda modifica. Nel 2018 il Comitato aveva deciso per le tre banchine, alla scadenza delle concessioni demaniali, di dedicarle a diverse funzioni. Il Piano particolareggiato del porto del Comune di Ancona definisce per i "moli" la possibilità di ormeggio per: merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, ro-ro, ro-pax. Però approfondite analisi sulle banchine e i piazzali retrostanti, hanno escluso la possibilità che possano sostenere carichi richiesti per movimentare la maggior parte delle merci. Escluse dall'Authority anche tipologie merceologiche ad alto impatto ambientale, incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. "Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che - ha detto Giampieri -, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Il progetto recupera banchine per lo sviluppo commerciale e guarda a una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità". Il ringraziamento del presidente alle "Amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e il Comune di Ancona. Importante sarà ora la sintesi con Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri per i controlli Cites per definire l'iter procedurale per gli indispensabili controlli di sicurezza". "Il nuovo spazio portuale porterà il porto di Ancona ad essere più competitivo sia sotto il profilo commerciale che ambientale" ha rimarcato il comandante del porto, ammiraglio Moretti. "La soluzione che si prospetta è quella in cui vincono tutti - ha osservato Simonella -. Si mette a reddito anche la banchina 7 per unità da diporto di grandi dimensioni per manutenzioni o transiti, vince la città perché si riconfigurano il business portuale e il sistema di security rendendolo più compatibile con città storica e waterfront". "L'esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali nei tempi rapidi - ha spiegato il segretario generale dell'Adsp, Matteo Paroli - ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale che l'ultima riforma della Legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le





Ansa

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

banchine e aree portuali". Ora il progetto passera al vaglio, "in sede tecnica" del Consiglio superiore dei lavori pubblici"; poi ci saranno le "fasi di approvazione della variante". (ANSA).

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: traghetti dove c' erano i silos e yacht nella banchina davanti Fincantieri

ALESSANDRA NAPOLITANO

ANCONA - Traghetti dove un tempo c' erano i silos e mega yacht nella banchina antistante l' ingresso di Fincantieri . Una vera e propria trasformazione per il porto di Ancona che potrebbe completarsi entro l' estate 2022. Il progetto, che ha avuto il via libera dal comitato di gestione dell' Authority e dal Comune per "non contrasto" con il Prg, prevede alle banchine 19, 20 e 21 del molo sud, in precedenza dedicate ai traffici di cereali e ora libere dai 46 silos demoliti, l' attracco di traghetti anche extra Schengen . Si tratta di un' infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax. Questo permetterà di liberare le banchine 8, 10 e 11 davanti alla Capitaneria di Porto utili agli operatori per picchi estivi di traffici passeggeri e mezzi, linee stagionali e commerciali. Lo spostamento ridurrebbe di circa 158 mila i chilometri percorsi l' anno da auto e tir all' interno del porto storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una naturale diminuzione anche delle conseguenti emissioni. Infine, alla banchina 7, nell' area antistante l' ingresso Fincantieri, potranno ormeggiare yacht di grandi dimensioni che transitano in Adriatico, per scali tecnici, sosta e manutenzioni. Nella foto da sinistra: Paroli, Simonella, **Giampieri** e Moretti «Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire- afferma **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di sistema portuale -. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità». «Il nuovo spazio portuale porterà il porto di Ancona ad essere più competitivo sia sotto il profilo commerciale che ambientale - commenta il comandante del porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti -. Il trasferimento delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen presso le banchine 19-20-21 permetterà, infatti, di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l' inquinamento acustico generato dai motori delle navi». «La soluzione che si prospetta è quella in cui vincono tutti. Vince il porto, che rafforza la sua posizione di leader in Adriatico nel traffico traghetti, vince l' operatività: si mette a reddito anche la banchina 7 per unità da diporto di grandi dimensioni per manutenzioni o transiti, vince la città perché si riconfigura il business portuale e il sistema di security rendendoli più compatibili con la città storica e il waterfront» sottolinea l' assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella. «L' esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali nei tempi rapidi ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell' adeguamento tecnico funzionale che l' ultima riforma della Legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le destinazioni di funzione di banchine e aree portuali - dichiara il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Il coordinamento con la Capitaneria di porto e con l' amministrazione comunale è stato essenziale al fine di completare il procedimento istruttorio in tempi estremamente contenuti e consentirci quindi adesso di poter affrontare in sede tecnica, di fronte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutte le successive fasi di approvazione della variante».



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Rivoluzione al porto: traghetti dove c' erano i silos e banchina per gli yacht

ANCONA - Il progetto di trasformazione del Molo sud - con operatività del terminal dall' estate 2022 - prevede l' ormeggio di traffici di merci varie e passeggeri alle banchine 19, 20 e 21, mentre la 8 la 10 e la 11 verranno utilizzate per fini commerciali, con conseguente riduzione di 158 mila km l' anno percorsi nella parte storica del golfo

Il tetris del porto dorico, che guarda al futuro dopo un anno da dimenticare.

Tra la contrazione delle attività dovuta al Covid e l' incendio all' ex Tubimar, lo scalo ha subito ingenti perdite nel 2020, ma nel futuro prossimo, una rivoluzione degli spazi punta ad invertire al rotta: traghetti dove una volta c' erano i silos ed una banchina, la numero 7, dedicata all' ormeggio degli yacht.

Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale ha infatti approvato il 29 settembre l' adeguamento tecnico funzionale all' attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud: un' infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri ed una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro (carico e scarico merci) e ro-pax (carico e scarico dei veicoli dei passeggeri). Lo stesso Comitato di gestione, con la delibera n. 31 del 27 giugno 2018, aveva deciso di destinare le aree delle tre banchine, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali, dal momento che il mercato dei cereali - stivati nei 46 silos ora abbattuti - era in fortissima flessione. Sulla destinazione d' uso, individuata dall' Authority per i

traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, il comune di Ancona ha formalizzato, il 18 settembre, il 'non contrasto' rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale. «Questo progetto, sul quale si lavora da tempo - ha spiegato il presidente dell' Ap, **Rodolfo Giampieri** -, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità». Le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all' ormeggio di navi di medie dimensioni, come i traghetti operativi nell' area extra Schengen. Questa ipotesi libererebbe per l' uso commerciale tre banchine, la 8, la 10 e la 11, con una funzione di polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo inoltre la possibilità di intercettare nuove linee commerciali . Nelle valutazioni, l' ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158 mila i chilometri percorsi l' anno da auto e tir all' interno del porto storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una naturale diminuzione anche delle conseguenti emissioni. Nel progetto, inoltre, la banchina 7 sarà destinata all' ormeggio di yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane. «Un' operazione win-win - ha sottolineato Ida Simonella, assessora al Porto -, vince il porto, che rafforza la sua posizione di leader in Adriatico nel traffico traghetti, vince l' operatività: si mette a reddito anche la banchina 7 per manutenzioni o transiti; vince la città perché si riconfigura il business portuale e il sistema di security - che può essere arretrato o alleggerito - rendendoli più compatibili con la città storica e il waterfront». Sulle tempistiche, il segretario dell' Ap Matteo Paroli ha parlato di «operatività del terminal per l' estate del 2022. L' esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali nei tempi rapidi ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell' adeguamento tecnico funzionale che l' ultima riforma della legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le destinazioni di funzione di banchine e aree portuali. Adesso possiamo affrontare in sede tecnica,

INFORMAZIONE
Questo sito e gli strumenti in lui contenuti utilizzano il cookie per migliorare il servizio ricevuto ed il sito della Cronache Ancona. Per maggiori informazioni e per la gestione dei cookie, visitate la pagina: [Cronache Ancona - Cookie Policy](#).
Cliccando questo banner, accettate questa pagina, cliccando su un link e proseguendo la navigazione in altra pagina, accettate il uso dei cookie.

PRIMO PIATTO
della Bottega del Cappelletto

ANCONA

CRONACHEANCONA.IT

CRONACHEANCONA.IT
la tua provincia in rete

HOME TUTTE LE NOTIZIE TUTTI I COMUNI SPORT POLITICA ECONOMIA EVENTI WINE & FOOD

PRIMO PIATTO
della Bottega del Cappelletto

NUOVA APERTURA ANCONA

Rivoluzione al porto: traghetti dove c' erano i silos e banchina per gli yacht

ANCONA - Il progetto di trasformazione del Molo sud - con operatività del terminal dall'estate 2022 - prevede l'ormeggio di traffici di merci varie e passeggeri alle banchine 19, 20 e 21, mentre la 8 la 10 e la 11 verranno utilizzate per fini commerciali, con conseguente riduzione di 158 mila km l'anno percorsi nella parte storica del golfo

3 Ottobre 2020 - 04:18:52
12.000 parole

di Martina Marinangeli

Il tetris del porto dorico, che guarda al futuro dopo un anno da dimenticare. Tra la contrazione delle attività dovuta al Covid e l'incendio all'ex Tubimar, lo scalo ha subito ingenti perdite nel 2020, ma nel futuro prossimo, una rivoluzione degli spazi punta ad invertire al rotta: traghetti dove una volta c' erano i silos ed una banchina, la

Con a fianco: il segretario dell'Autorità Portuale, Casimiro Simonella, il presidente dell'Ap Giampieri e l'assessore Ida Simonella

1. 17:33 - Scritti Turi, Mariani e il Pd fa propria la proposta di PdL

2. 17:28 - Acquafredda vuole che sia coinvolto il Parlamento in materia di cultura - la Polizia denuncia un 22enne

3. 17:08 - In crisi nei bassini della ditta: le costruzioni in 3/4enne

4. 16:34 - Gli ex consiglieri riferiscono sui 10 anni di Regione Marche

5. 16:32 - Rimproverato al porto



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

tutte le successive fasi di approvazione della variante». Per l' ammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto di Ancona, «il trasferimento delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen presso le banchine 19-20-21 permetterà di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l' inquinamento acustico generato dai motori delle navi».

Porto di Ancona: prosegue la trasformazione per il futuro dello scalo e per la sua crescita

(FERPRESS) **Ancona**, 2 OTT Prosegue la trasformazione del **porto** di **Ancona**, orientata a comporre il puzzle per il futuro dello scalo e per la sua crescita. Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ha approvato il 29 settembre l'adeguamento tecnico funzionale all'attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. È un'infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax. La decisione parte, come noto, dall'evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel **porto** di **Ancona** una profonda modifica. Lo stesso Comitato di gestione, con la delibera n. 31 del 27 giugno 2018, aveva deciso di destinare le aree delle banchine 19, 20 e 21, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali. Il Piano particolareggiato del **porto** del Comune di **Ancona** definisce, per le tre banchine, possibilità di ormeggio per: merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, ro-ro, ro-pax. Approfondite analisi sulle caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti, dopo la

demolizione dei 46 silos che erano sull'area, hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci. Dalle riflessioni dell'Autorità di sistema portuale sono state, inoltre, escluse tipologie merceologiche, ordinariamente ad alto impatto ambientale, incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. Sulla destinazione d'uso, individuata dall'Autorità di sistema portuale per i traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, il Comune di **Ancona** ha formalizzato, il 18 settembre, il non contrasto rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale. L'atto del Comitato di gestione, a nemmeno sei mesi dal termine dei lavori di demolizione dei silos, consente di ipotizzare un'organizzazione flessibile di parte delle banchine portuali, a disposizione delle esigenze dello scalo e degli operatori. Le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all'ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell'area extra Schengen. Questa ipotesi renderebbe così disponibili per le attività portuali ulteriori due accosti (sulle banchine 19, 20, 21) liberando per l'uso commerciale tre banchine, 8, 10, 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo inoltre la possibilità di intercettare nuove linee commerciali. Strategicamente indispensabile recuperare banchine commerciali da mettere a disposizione degli operatori. Nelle valutazioni, l'ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158 mila i chilometri percorsi l'anno da auto e tir all'interno del **porto** storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una naturale diminuzione anche delle conseguenti emissioni. Nella visione generale, altra grande opportunità sarà, alla banchina 7, quella di ormeggiare yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane. DICHIARAZIONI Abbiamo sempre sostenuto che la gente del **porto** ha la pelle dura ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -. Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità. Un grazie di cuore a tutte le Amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria di **porto**, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e il Comune di **Ancona**.





FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

da fare con Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri per i controlli Cites per definire l'iter procedurale per gli indispensabili controlli di sicurezza. Il nuovo spazio portuale porterà il porto di Ancona ad essere più competitivo sia sotto il profilo commerciale che ambientale ha detto il comandante del porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti -. Il trasferimento delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen presso le banchine 19-20-21 permetterà, infatti, di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l'inquinamento acustico generato dai motori delle navi. La soluzione che si prospetta è quella in cui vincono tutti ha sottolineato Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -, vince il porto, che rafforza la sua posizione di leader in Adriatico nel traffico traghetti, vince l'operatività: si mette a reddito anche la banchina 7 per unità da diporto di grandi dimensioni per manutenzioni o transiti, vince la città perché si riconfigura il business portuale e il sistema di security rendendoli più compatibili con la città storica e il waterfront. L'esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali nei tempi rapidi ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale che l'ultima riforma della Legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le destinazioni di funzione di banchine e aree portuali ha detto il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Il coordinamento con la Capitaneria di porto e con l'Amministrazione comunale è stato essenziale al fine di completare il procedimento istruttorio in tempi estremamente contenuti e consentirci quindi adesso di poter affrontare in sede tecnica, di fronte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutte le successive fasi di approvazione della variante.

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nel porto di Ancona nuove aree da destinare alle merci convenzionali, ai rotabili e ai passeggeri

Via libera all' adeguamento tecnico funzionale del PRP per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico, nella riunione tenutasi martedì, ha approvato l' adeguamento tecnico funzionale dell' attuale Piano Regolatore Portuale del **porto** di **Ancona** per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. L' ente portuale ha ricordato che si tratta di un' infrastruttura che con la delibera n. 31 del 27 giugno 2018 il Comitato di gestione aveva deciso di destinare, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali e che presenta una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax. L' AdSP ha specificato che tale decisione parte dall' evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel **porto** di **Ancona** una profonda modifica. Il Piano particolareggiato del **porto** definisce, per le tre banchine, possibilità di ormeggio per merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, ro-ro, ro-pax. L' ente portuale ha precisato che approfondite analisi sulle

caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti, dopo la demolizione dei 46 silos che erano sull' area, hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci. Inoltre è stato anche escluso l' uso delle aree per tipologie merceologiche ad alto impatto ambientale e incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. Sulla destinazione d' uso, individuata dall' Autorità di Sistema Portuale per i traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, lo scorso 18 settembre il Comune di **Ancona** ha formalizzato il "non contrasto" rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale. Specificando che le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all' ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell' area extra Schengen, l' ente portuale ha rilevato che questa ipotesi renderebbe così disponibili per le attività portuali ulteriori due accosti liberando per l' uso commerciale tre banchine, 8, 10, 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo anche la possibilità di intercettare nuove linee commerciali. L' AdSP ha evidenziato inoltre che, oltre che essere strategicamente indispensabile recuperare banchine commerciali da mettere a disposizione degli operatori, l' ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158mila i chilometri percorsi l' anno da auto e tir all' interno del **porto** storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una diminuzione anche delle conseguenti emissioni. L' ente ha precisato che un' altra opportunità sarà quella di ormeggiare alla banchina 7 yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane. «Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo - ha rilevato il presidente Autorità di Sistema Portuale, Rodolfo Giampieri - fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità». Giampieri ha rivolto «un grazie di cuore a tutte le amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria di **porto**, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e dal Comune di **Ancona**». Il comandante del **porto** di **Ancona**, ammiraglio Enrico Moretti, ha spiegato che «il nuovo spazio



Nel porto di Ancona nuove aree da destinare alle merci convenzionali, ai rotabili e ai passeggeri

Via libera all'adeguamento tecnico funzionale del PRP per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud

Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico, nella riunione tenutasi martedì, ha approvato l'adeguamento tecnico funzionale dell'attuale Piano Regolatore Portuale del porto di Ancona per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. L'ente portuale ha ricordato che si tratta di un'infrastruttura che con la delibera n. 31 del 27 giugno 2018 il Comitato di gestione aveva deciso di destinare, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali e che presenta una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax.

L'AdSP ha specificato che tale decisione parte dall'evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel porto di Ancona una profonda modifica. Il Piano particolareggiato del porto definisce, per le tre banchine, possibilità di ormeggio per merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, ro-ro, ro-pax. L'ente portuale ha precisato che approfondite analisi sulle caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti, dopo la demolizione dei 46 silos che erano sull'area, hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci.

Inoltre è stato anche escluso l'uso delle aree per tipologie merceologiche ad alto impatto ambientale e incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. Sulla destinazione d'uso, individuata dall'Autorità di Sistema Portuale per i traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, lo scorso 18 settembre il Comune di Ancona ha formalizzato il "non contrasto" rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale.

Specificando che le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all'ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell'area extra Schengen, l'ente portuale ha rilevato che questa ipotesi renderebbe così disponibili per le attività portuali ulteriori due accosti liberando per l'uso commerciale tre banchine, 8, 10, 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo anche la possibilità di intercettare nuove linee commerciali.

L'AdSP ha evidenziato inoltre che, oltre che essere strategicamente indispensabile recuperare banchine commerciali da mettere a disposizione degli operatori, l'ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158mila i chilometri percorsi l'anno da auto e tir all'interno del porto storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una diminuzione anche delle conseguenti emissioni. L'ente ha precisato che un'altra opportunità sarà quella di ormeggiare alla banchina 7 yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane.

«Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo - ha rilevato il presidente Autorità di Sistema Portuale, Rodolfo Giampieri - fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità».

Giampieri ha rivolto «un grazie di cuore a tutte le amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria di porto, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e dal Comune di Ancona». Il comandante del porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti, ha spiegato che «il nuovo spazio

per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una diminuzione anche delle conseguenti emissioni. L'ente ha precisato che un'altra opportunità sarà quella di ormeggiare alla banchina 7 yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane.

«Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo - ha rilevato il presidente Autorità di Sistema Portuale, Rodolfo Giampieri - fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità».

Giampieri ha rivolto «un grazie di cuore a tutte le amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria di porto, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e dal Comune di Ancona». Il comandante del porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti, ha spiegato che «il nuovo spazio

per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una diminuzione anche delle conseguenti emissioni. L'ente ha precisato che un'altra opportunità sarà quella di ormeggiare alla banchina 7 yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane.

«Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo - ha rilevato il presidente Autorità di Sistema Portuale, Rodolfo Giampieri - fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità».

Giampieri ha rivolto «un grazie di cuore a tutte le amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria di porto, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e dal Comune di Ancona». Il comandante del porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti, ha spiegato che «il nuovo spazio

per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una diminuzione anche delle conseguenti emissioni. L'ente ha precisato che un'altra opportunità sarà quella di ormeggiare alla banchina 7 yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane.

«Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo - ha rilevato il presidente Autorità di Sistema Portuale, Rodolfo Giampieri - fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità».

Giampieri ha rivolto «un grazie di cuore a tutte le amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria di porto, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e dal Comune di Ancona». Il comandante del porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti, ha spiegato che «il nuovo spazio

per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una diminuzione anche delle conseguenti emissioni. L'ente ha precisato che un'altra opportunità sarà quella di ormeggiare alla banchina 7 yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane.

portuale porterà il porto di Ancona ad essere più competitivo sia sotto il profilo commerciale che ambientale. Il trasferimento



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen presso le banchine 19-20-21 - ha aggiunto - permetterà, infatti, di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l'inquinamento acustico generato dai motori delle navi».

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

NUOVI SPAZI NEL PORTO DI ANCONA

Progetto di trasformazione del Molo sud, sulle banchine 19, 20 e 21 ipotesi di ormeggio di traffici di merci varie e passeggeri, ro-ro, ro-pax e relativo utilizzo per fini commerciali delle banchine 8-10-11 con conseguente riduzione di 158 mila km l' anno percorsi nel **porto** storico **Ancona**, 2 ottobre 2020 - Prosegue la trasformazione del **porto** di **Ancona**, orientata a comporre il puzzle per il futuro dello scalo e per la sua crescita. Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale ha approvato il 29 settembre l' adeguamento tecnico funzionale all' attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. È un' infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax. La decisione parte, come noto, dall' evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel **porto** di **Ancona** una profonda modifica. Lo stesso Comitato di gestione, con la delibera n. 31 del 27 giugno 2018, aveva deciso di destinare le aree delle banchine 19, 20 e 21, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali. Il Piano particolareggiato del **porto** del Comune di **Ancona** definisce, per le tre banchine, possibilità di ormeggio per: merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, ro-ro, ro-pax. Approfondite analisi sulle caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti, dopo la demolizione dei 46 silos che erano sull' area, hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci. Dalle riflessioni dell' Autorità di sistema portuale sono state, inoltre, escluse tipologie merceologiche, ordinariamente ad alto impatto ambientale, incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. Sulla destinazione d' uso, individuata dall' Autorità di sistema portuale per i traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, il Comune di **Ancona** ha formalizzato, il 18 settembre, il "non contrasto" rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale. L' atto del Comitato di gestione, a nemmeno sei mesi dal termine dei lavori di demolizione dei silos, consente di ipotizzare un' organizzazione flessibile di parte delle banchine portuali, a disposizione delle esigenze dello scalo e degli operatori. Le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all' ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell' area extra Schengen. Questa ipotesi renderebbe così disponibili per le attività portuali ulteriori due accosti (sulle banchine 19, 20, 21) liberando per l' uso commerciale tre banchine, 8, 10, 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo inoltre la possibilità di intercettare nuove linee commerciali. Strategicamente indispensabile recuperare banchine commerciali da mettere a disposizione degli operatori. Nelle valutazioni, l' ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158 mila i chilometri percorsi l' anno da auto e tir all' interno del **porto** storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una naturale diminuzione anche delle conseguenti emissioni. Nella visione generale, altra grande opportunità sarà, alla banchina 7, quella di ormeggiare yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane. DICHIARAZIONI "Abbiamo sempre sostenuto che la gente del **porto** ha la pelle dura - ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -. Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo





Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità. Un grazie di cuore a tutte le Amministrazioni che hanno collaborato e che stanno collaborando iniziando dalla Capitaneria di porto, determinante in tutte le valutazioni tecniche fatte, e il Comune di Ancona. Importante sarà ora la sintesi da fare con Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri per i controlli Cites per definire l' iter procedurale per gli indispensabili controlli di sicurezza". "Il nuovo spazio portuale porterà il porto di Ancona ad essere più competitivo sia sotto il profilo commerciale che ambientale - ha detto il comandante del porto di Ancona, ammiraglio Enrico Moretti -. Il trasferimento delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen presso le banchine 19-20-21 permetterà, infatti, di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l' inquinamento acustico generato dai motori delle navi". "La soluzione che si prospetta è quella in cui vincono tutti - ha sottolineato Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona -, vince il porto, che rafforza la sua posizione di leader in Adriatico nel traffico traghetti, vince l' operatività: si mette a reddito anche la banchina 7 per unità da diporto di grandi dimensioni per manutenzioni o transiti, vince la città perché si riconfigura il business portuale e il sistema di security rendendoli più compatibili con la città storica e il waterfront". "L' esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali nei tempi rapidi ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell' adeguamento tecnico funzionale che l' ultima riforma della Legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le destinazioni di funzione di banchine e aree portuali - ha detto il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli -. Il coordinamento con la Capitaneria di porto e con l' Amministrazione comunale è stato essenziale al fine di completare il procedimento istruttorio in tempi estremamente contenuti e consentirci quindi adesso di poter affrontare in sede tecnica, di fronte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutte le successive fasi di approvazione della variante".

Ancona: progetto di trasformazione del Molo sud

Tra le opportunità, riduzione di circa 158mila chilometri percorsi da auto e tir nel porto storico

Redazione

ANCONA Quello presentato oggi è un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità. È il commento del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale Rodolfo Giampieri, a proposito della nuova fisionomia che avranno alcune aree del porto di Ancona. Il Comitato di gestione ha approvato infatti pochi giorni fa l'adeguamento tecnico funzionale all'attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud, un'infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax. L'esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali nei tempi rapidi, ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell'adeguamento tecnico funzionale che l'ultima riforma della Legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le destinazioni di funzione di banchine e aree portuali ha detto il segretario generale Matteo Paroli. Il coordinamento con la Capitaneria di porto e con l'Amministrazione comunale -ha spiegato- è stato essenziale al fine di completare il procedimento istruttorio in tempi estremamente contenuti e consentirci quindi adesso di poter affrontare in sede tecnica, di fronte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutte le successive fasi di approvazione della variante. La decisione parte dall'evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel porto una profonda modifica. Lo stesso Comitato di gestione aveva deciso di destinare le aree delle banchine 19, 20 e 21, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali. Il Piano particolareggiato del porto del Comune di Ancona definisce, per le tre banchine, possibilità di ormeggio per merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, ro-ro, ro-pax. Approfondite analisi sulle caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti, dopo la demolizione dei 46 silos che erano sull'area, hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci. Dalle riflessioni dell'Autorità di Sistema portuale sono state, inoltre, escluse tipologie merceologiche, ordinariamente ad alto impatto ambientale, incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. Sulla destinazione d'uso, individuata per i traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, il Comune di Ancona ha formalizzato, il non contrasto rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale. Le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all'ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell'area extra Schengen. Questa ipotesi renderebbe così disponibili per le attività portuali ulteriori due accosti liberando per l'uso commerciale tre banchine, 8, 10, 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo inoltre la possibilità di intercettare nuove linee commerciali. Nelle valutazioni, l'ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158 mila i chilometri percorsi l'anno da auto e tir all'interno del porto storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una naturale diminuzione delle emissioni. Nella visione generale, altra grande opportunità sarà data alla banchina 7, con la possibilità di ormeggiare yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche



italiane. Il nuovo spazio porterà il porto di Ancona ad essere più competitivo sia sotto il profilo commerciale che ambientale ha detto il comandante dello scalo Enrico Moretti. Il trasferimento delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen permetterà, infatti, di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l'inquinamento acustico generato



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

dai motori delle navi.

Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: in vista nuovi spazi per traffici di merci varie, passeggeri, Ro-Ro e Ro-Pax

Ancona - Prosegue la trasformazione del **porto** di **Ancona**, orientata a comporre il puzzle per il futuro dello scalo e per la sua crescita. Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale ha approvato l' adeguamento tecnico funzionale all' attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. È un' infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax. 'Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire - ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda ad una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità. Importante sarà ora la sintesi da fare con Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri per i controlli Cites per definire l' iter procedurale per gli indispensabili controlli di sicurezza'. La decisione parte, come noto, dall' evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel **porto** di **Ancona** una profonda modifica. Lo stesso Comitato di gestione, con la delibera n. 31 del 27 giugno 2018, aveva deciso di destinare le aree delle banchine 19, 20 e 21, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali. Il Piano del **porto** del Comune di **Ancona** definisce, per le tre banchine, possibilità di ormeggio per: merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, Ro-Ro e Ro-Pax. Approfondite analisi sulle caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti, dopo la demolizione dei 46 silos che erano sull' area, hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci. Dalle riflessioni dell' Autorità di sistema portuale sono state, inoltre, escluse tipologie merceologiche, ordinariamente ad alto impatto ambientale, incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. Sulla destinazione d' uso, individuata dall' Autorità di sistema portuale per i traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, il Comune di **Ancona** ha formalizzato, il 18 settembre, il 'non contrasto' rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale. L' atto del Comitato di gestione, a nemmeno sei mesi dal termine dei lavori di demolizione dei silos, consente di ipotizzare un' organizzazione flessibile di parte delle banchine portuali, a disposizione delle esigenze dello scalo e degli operatori. Le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all' ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell' area extra Schengen. Questa ipotesi renderebbe così disponibili per le attività portuali ulteriori due accosti (sulle banchine 19, 20, 21) liberando per l' uso commerciale tre banchine, 8, 10, 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo inoltre la possibilità di intercettare nuove linee commerciali. Nelle valutazioni, l' ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158 mila i chilometri percorsi l' anno da auto e tir all' interno del **porto** storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una naturale diminuzione anche delle conseguenti emissioni. Nella visione generale, altra grande opportunità sarà, alla banchina 7, quella di ormeggiare yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane. (Nella foto, da sinistra: Matteo Paroli, segretario generale dell' AdSP, Ida Simonella, assessore al **Porto** del Comune di **Ancona**, Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale, Enrico Moretti, comandante del **porto**



Ancona: in vista nuovi spazi per traffici di merci varie, passeggeri, Ro-Ro e Ro-Pax

02 OTTOBRE 2020 - Redazione



Ancona - Prosegue la trasformazione del porto di Ancona, orientata a comporre il puzzle per il futuro dello scalo e per la sua crescita. Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale ha approvato l' adeguamento tecnico funzionale all' attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. È un' infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax.

"Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire - ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -".

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di Ancona)

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nuovi spazi e banchine nel porto di Ancona per navi ro-pax e merci varie

Prosegue la trasformazione del **porto** di **Ancona**, orientata a comporre il puzzle per il futuro dello scalo e per la sua crescita. L' Autorità di sistema portuale ha reso noto che il Comitato di gestione ha approvato il 29 settembre l' adeguamento tecnico funzionale all' attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. È un' infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420 metri e una superficie di 21.400 metri quadrati dove si possono accogliere i traffici di merci varie, passeggeri, ro-ro e ro-pax. In una nota la port authority informa che la decisione parte dall' evoluzione dei traffici cerealicoli che, con il trascorrere degli anni, ha subito nel **porto** di **Ancona** una profonda modifica. Lo stesso Comitato di gestione, con la delibera n. 31 del 27 giugno 2018, aveva deciso di destinare le aree delle banchine 19, 20 e 21, alla scadenza delle concessioni demaniali, a diverse funzioni portuali. Il Piano particolareggiato del **porto** del Comune di **Ancona** definisce, per le tre banchine, possibilità di ormeggio per: merci varie, portacontainer, carboniere-rinfuse, porta-granaglie, ro-ro, ro-pax. Approfondite analisi sulle caratteristiche delle banchine e dei piazzali retrostanti, dopo la demolizione dei 46 silos che erano sull' area, hanno escluso la possibilità che le banchine possano sostenere carichi normalmente richiesti per la movimentazione della maggior parte delle merci. Dalle riflessioni dell' Autorità di sistema portuale sono state, inoltre, escluse tipologie merceologiche, ordinariamente ad alto impatto ambientale, incompatibili con la prossimità del tessuto urbano. Sulla destinazione d' uso, individuata dall' Autorità di sistema portuale per i traffici ro-ro, ro-pax e merci varie, il Comune di **Ancona** ha formalizzato, il 18 settembre, il 'non contrasto' rispetto agli attuali strumenti di pianificazione urbanistica comunale. L' atto del Comitato di gestione, a nemmeno sei mesi dal termine dei lavori di demolizione dei silos, consente di ipotizzare un' organizzazione flessibile di parte delle banchine portuali, a disposizione delle esigenze dello scalo e degli operatori. Le banchine 19, 20 e 21, per le loro caratteristiche, si prestano all' ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell' area extra Schengen. 'Questa ipotesi renderebbe così disponibili per le attività portuali ulteriori due accosti (sulle banchine 19, 20, 21) liberando per l' uso commerciale tre banchine, 8, 10, 11, con una funzione polmone per i picchi estivi di traffico ro-ro e ro-pax, in particolare per le linee stagionali, offrendo inoltre la possibilità di intercettare nuove linee commerciali. Strategicamente indispensabile recuperare banchine commerciali da mettere a disposizione degli operatori. Nelle valutazioni, l' ipotesi di spostamento ridurrebbe di circa 158 mila i chilometri percorsi l' anno da auto e tir all' interno del **porto** storico per le attività di imbarco e sbarco per i Paesi di destinazione, con una naturale diminuzione anche delle conseguenti emissioni' si legge nella nota dell' AdSP. Nella visione generale un' altra importante opportunità sarà, alla banchina 7, quella di ormeggiare yacht di grandi dimensioni che transitano numerosi in Adriatico, per intercettare così una domanda crescente da parte di questo settore che ad oggi non trova soddisfazione sulle coste adriatiche italiane. Rodolfo Giampieri, presidente dell' Autorità di sistema portuale, ha detto: 'Questo progetto, sul quale si è lavorato da tempo, fa parte di una fase di ripartenza dello scalo che, pur segnato dal tremendo incendio, vuole mettere in campo tutte le energie positive indispensabili per reagire. Un progetto che recupera banchine per lo sviluppo commerciale e che guarda a una strategia futura che coniuga sviluppo e sostenibilità'. Il comandante della Capitaneria di **porto** di **Ancona**, ammiraglio Enrico Moretti, ha poi aggiunto: 'Il trasferimento delle navi traghetto provenienti dai Paesi extra Schengen presso



Prosegue la trasformazione del porto di Ancona, orientata a comporre il puzzle per il futuro dello scalo e per la sua crescita. L'Autorità di sistema portuale ha reso noto che il Comitato di gestione ha approvato il 29 settembre l'adeguamento tecnico funzionale all'attuale Piano regolatore portuale per la destinazione delle banchine 19, 20 e 21 del molo sud. È un'infrastruttura con una lunghezza complessiva di 420

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

le banchine 19-20-21 permetterà di allontanare dal centro cittadino i disagi connessi con il traffico veicolare in imbarco/sbarco, nonché con l' inquinamento acustico generato dai motori delle navi'. Il segretario generale della port authority di **Ancona**, Matteo Paroli, in conclusione ha aggiunto: 'L' esigenza di dare risposte ai bisogni degli operatori portuali in tempi rapidi ci ha indotto a utilizzare lo strumento dell' adeguamento tecnico funzionale che l' ultima riforma della Legge sui porti ha messo a disposizione per andare in tempi certi a modificare le destinazioni di funzione di banchine e aree portuali. Il coordinamento con la Capitaneria di **porto** e con l' Amministrazione comunale è stato essenziale al fine di completare il procedimento istruttorio in tempi estremamente contenuti e consentirci quindi adesso di poter affrontare in sede tecnica, di fronte al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutte le successive fasi di approvazione della variante'.

Ancona, dall'emergenza alla ripartenza

ANCONA Rimboccarsi le maniche, ripartire dall'emergenza nel più breve tempo possibile, e cogliere l'occasione per far rinascere al meglio una zona che può diventare un plus per la logistica portuale. Non stanno certo a leccarsi le ferite del grande recente incendio all'ex Tubimar l'**Autorità** di **Sistema** Portuale, la Capitaneria di Porto e il Comune di Ancona. Le associazioni di categoria, i sindacati e gli operatori portuali si sono intanto riuniti nella sede AdSP per un confronto sulla strategia da definire per il futuro della zona produttiva logistica. Tante le voci che hanno voluto dare il proprio contributo all'incontro dice la nota dell'**Autorità** coordinato dal presidente Rodolfo Giampieri e dal segretario generale Matteo Paroli, che hanno aggiornato i presenti su quanto già fatto dal giorno dell'incendio ad oggi. Sono intervenuti alla riunione il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto di Ancona, Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona, Gino Sabatini, presidente della Camera di Commercio delle Marche, Graziano Sabbatini, presidente Confartigianato Ancona-Pesaro Urbino, Fausto Bianchelli, Cna Ancona, Luca Lanari, Confindustria Marche Nord, Massimiliano Polacco, direttore Confcommercio Marche, i sindacati Cgil, Cisl e Uil con Valeria Talevi, Filt Cgil, e Ilaria Corinaldesi, Uil Trasporti Marche, il presidente di Amsea-Associazione marchigiana spedizionieri e autotrasportatori, Alberto Rossi, presidente Frittelli Maritime Group, e il presidente degli Agenti marittimi Marche Abruzzo, Andrea Morandi, ceo del Gruppo Morandi. Tutti i presenti hanno condiviso la necessità di lavorare insieme alla definizione di una strategia per l'area logistica nel minor tempo possibile tutelando il lavoro delle imprese e l'occupazione. Richieste a cui è giunta la rassicurazione dei vertici dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale sulla base anche di quanto fatto in queste due settimane. Sull'area ex Tubimar più colpita dall'incendio, ha spiegato il segretario generale Matteo Paroli, vige un'ordinanza che prevede l'accesso agli operatori nell'area interdetta, per esigenze di attività, solo a seguito di una specifica autorizzazione dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale. Abbiamo già incaricato uno studio ingegneristico specializzato per la verifica di agibilità dei capannoni non intaccati dall'incendio ha anche detto Paroli -, alcuni sono già stati restituiti ai concessionari per le proprie attività di impresa, altri contiamo nel più breve tempo possibile di recuperarli e renderli di nuovo disponibili. Dobbiamo trasformare un anno veramente difficile in energia positiva indispensabile per affrontare la ripartenza ha detto il presidente dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale, Rodolfo Giampieri -. Le priorità immediate erano: nessun danno alle persone e qualità dell'aria nei limiti della norma, verificata grazie alla severa e professionale analisi di Arpam e Asur Marche. Entrambe sono state superate. Ora vogliamo e dobbiamo mettere insieme le forze migliori del territorio, rappresentate anche in questo incontro, per far sì che da questo delicato periodo possa nascere un'occasione storica per modernizzare il porto di Ancona velocizzando la soluzione di quei temi ancora in sospeso che possono portare linfa vitale allo sviluppo dello scalo, come il collegamento alla grande viabilità, un piano per i dragaggi efficace e condiviso, l'acquisizione dell'area ex Bunge, tutto grazie al continuo impegno congiunto di enti e istituzioni. Forti segnali per il futuro, ha sottolineato Giampieri, sono arrivati dal finanziamento di 40 milioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il raddoppio della capacità produttiva di Fincantieri, dall'ordine del giorno approvato all'unanimità dal Consiglio comunale di Ancona per chiedere un finanziamento straordinario e urgente al MIT a supporto della logistica del porto di Ancona e dalla disponibilità del neo governatore Acquaroli che, fin da subito, ha dimostrato di credere nell'importanza dello sviluppo dello scalo. Tutto



questo con l'obiettivo di difendere il valore aggiunto del nostro porto: maestranze di qualità e imprenditori che guardano



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

con visione e coraggio al futuro.

«La nostra itticoltura tutela l' ambiente»

L' amministratore della Vrm Biasin illustra il piano alla Frasca: «Sarà meno impattante possibile e ripopolerà l' habitat marino» Il manager annuncia anche 30 nuove assunzioni ma aggiunge «Pronti ad andar via se la popolazione continuerà a ostacolarci»

SVILUPPO Piscicoltura, la direzione della Vrm, che ha rilevato la Civitaittica, interviene nel dibattito relativo al nuovo impianto offshore alla Frasca. Il progetto, che ormai da più di un anno vede fronteggiarsi ambientalisti e società, probabilmente avrà termine l' 8 ottobre quando è stata fissata l' udienza in Consiglio di Stato alla quale il comitato Salviamo La Frasca si è appellato dopo il rigetto del ricorso presentato al Tar. In attesa di quella data a prendere la parola è l' amministratore unico della Vrm, Ugo Biasin. «Non vogliamo l' ostilità della popolazione - afferma - ma essere parte integrante della comunità in cui operiamo e siamo disponibili anche a collaborare per riqualificare la costa». L' OSTILITÀ La scoperta del progetto offshore venne fuori in un momento molto delicato, in concomitanza con l' operazione della Capitaneria di porto che diede seguito all' ordinanza di sgombero dei dipartisti locali, presenti alla Frasca e alla chiusura dello scivolo di alaggio. Due eventi che messi insieme indussero molti a pensare che il famoso progetto di riqualificazione del parco naturale della Frasca, a opera dell' **Autorità portuale**, sarebbe stato abbandonato per far spazio ad attività commerciali che ne avrebbero snaturato la vocazione. Ed è proprio su questo punto che il manager insiste. «Non abbiamo alcuna mira sulla costa - ribadisce Biasin - anzi so che proprio al confine con l' impianto ci sono rovine romane e saremmo ben lieti di partecipare alla loro sistemazione». L' IMPIANTO FERMO Dal novembre scorso, lo storico stabilimento di via di Torre Valdaliga è in stand by. Le vasche per l' allevamento ittico sono vuote e nel capannone vengono ormai svolte solo attività di incassettamento del pesce, che arriva da altri impianti offshore collegati alla società di Verona. L' amministratore unico ha deciso di bloccare la produzione nello stabilimento, senza però licenziare nessuno dei 20 addetti per una serie di motivi commerciali ma anche ambientali. «La prescrizione che Enel aveva sull' impianto - spiega il manager - non sarebbe stata risolutiva, per questo quando tre anni fa rilevammo la società decidemmo di intraprendere un nuovo percorso che guardava alle nuove tecniche di allevamento che già da tempo vengono impiegate nel settore in tutta Europa. Abbiamo subito cercato il confronto con l' amministrazione comunale (il sindaco era Antonio Cozzolino, ndc) a cui presentammo il progetto e ottenuto l' ok abbiamo avviato l' iter necessario a ottenere le autorizzazioni. Un investimento da 300 mila euro per effettuare rilevamenti e controlli al fine di progettare un impianto il meno impattante possibile e che ci desse l' opportunità di allevare prodotti quanto più simili a quelli selvatici. L' esito degli studi effettuati portò anche a una modifica del progetto iniziale, con sistemazione delle gabbie a L come poi è stata approvata». LE AUTORIZZAZIONI Per iniziare i lavori manca solo l' autorizzazione di esercizio che deve rilasciare la Capitaneria, ma Biasin si dice pronto a togliere il disturbo se le ostilità continuassero. «Col nuovo impianto - aggiunge - l' azienda sarà in grado di aumentare l' organico con altre 30 unità che si aggiungeranno alle 20 professionalità ora impiegate. Dal punto di vista ambientale, per quanto osservato negli impianti che gestiamo a Follonica e in Croazia, questo tipo di attività favorisce anche il ripopolamento dell' habitat marino in cui insiste. Inoltre saranno effettuati monitoraggi costanti al fine di salvaguardare l' allevamento e l' ambiente circostante». Giulia Amato © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Covid, crociere giù del 95% e traffico merci del 40

Manfredi, Covid sta avendo effetti sui trasporti internazionali

(ANSA) - NAPOLI, 02 OTT - La pandemia da covid-19 ha causato un calo del 95 per cento dei passeggeri del settore crociere, che sul breve raggio, fatta eccezione per il mese di agosto, continua a registrare un dato negativo del 60 per cento. Non va meglio al traffico merci via mare che la pandemia ha ridotto di circa il 40 per cento. Questi i dati emersi nel corso della Naples Shipping Week che oggi ha affrontato il tema degli effetti del covid sul settore marittimo e portuale, sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. "Il covid ha avuto un impatto molto forte sui trasporti e sta limitando soprattutto i trasporti internazionali - ha detto il ministro per l'Università e la ricerca, Gaetano Manfredi - Questo è un comparto che deve essere sostenuto dal Governo che in questa direzione ha già preso dei provvedimenti e si cercherà di sostenerlo ulteriormente. Ci troviamo in una situazione molto difficile e ci dobbiamo augurare che l'uscita dalla pandemia sia rapida con il vaccino e attraverso un maggiore controllo dei contagi". Il ministro ha inoltre sottolineato la necessità di "un' alleanza" tra mondo dell'Università e mondo privato "che deve fornire i profili formativi di cui ha maggiormente bisogno e indicare le sfide che deve affrontare. Da parte loro gli Atenei - ha aggiunto - hanno davanti la sfida di dovere trasformare un po' l'offerta formativa cambiando dei profili più tradizionali con profili con competenze nuove che si focalizzano sul digitale e sulla trasformazione energetica, temi che impattano fortemente sia sulla realizzazione delle navi che sull'organizzazione logistica". Una crisi del settore marittimo in tutte le sue declinazioni che non ha risparmiato dunque il porto di Napoli che negli ultimi anni aveva visto aumentare sia il traffico passeggeri che quello merci. "Nel nostro porto ormai avevamo il 'problema' dell'abbondanza di navi e di come riuscire ad accoglierle - ha sottolineato il sindaco, Luigi de Magistris - oggi purtroppo l'immagine è del tutto diversa ma la buona notizia è che vanno avanti bene i lavori al Molo Beverello e sono certo che non appena sarà terminata la fase critica della pandemia, la città e il porto saranno ancora più belli e attrattivi e torneremo agli splendori di mesi fa perché né il porto né la città si fermano e continuiamo a lavorare e progettare". Un rilancio che sarà possibile attraverso l'innovazione e la digitalizzazione della logistica che, durante il lockdown, è stata "la salvezza" del porto e che da tutti gli stakeholder è indicata come "il motore per la ripresa". (ANSA).



Porti, effetti devastanti del Covid: traffico merci ridotto del 40%

E' devastante l' impatto del Covid-19. La pandemia ha causato un calo del 95 per cento dei passeggeri del settore crociere, che sul breve raggio, fatta eccezione per il mese di agosto, continua a registrare un dato negativo del 60 per cento. Non va meglio al traffico merci via mare che la pandemia ha ridotto di circa il 40 per cento. Questi i dati emersi nel corso della Naples Shipping Week che oggi ha affrontato il tema degli effetti del Covid sul settore marittimo e portuale, sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. «Il Covid ha avuto un impatto molto forte sui trasporti e sta limitando soprattutto i trasporti internazionali - ha detto il ministro per l' Università e la ricerca, Gaetano Manfredi - Questo è un comparto che deve essere sostenuto dal Governo che in questa direzione ha già preso dei provvedimenti e si cercherà di sostenerlo ulteriormente. Ci troviamo in una situazione molto difficile e ci dobbiamo augurare che l' uscita dalla pandemia sia rapida con il vaccino e attraverso un maggiore controllo dei contagi» . Una crisi del settore marittimo in tutte le sue declinazioni che non ha risparmiato dunque il **porto** di **Napoli** che negli ultimi anni aveva visto aumentare sia il traffico passeggeri che quello merci. «Nel nostro **porto** ormai avevamo il 'problema' dell' abbondanza di navi e di come riuscire ad accoglierle - ha sottolineato il sindaco, Luigi de Magistris - , oggi purtroppo l' immagine è del tutto diversa» .

STYLO24
GIORNALE D'ATTUALITÀ - NAPOLI DA VENERDÌ 21 2020

HOME ATTUALITÀ CRONACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA SOCIETÀ SPORT ADVERTISING

Come fare 2.700€ a...
Prendi un fazzoletto...
Se provi questo ant...

Porti, effetti devastanti del Covid: traffico merci ridotto del 40%

02 ottobre 2020

I dati diffusi nel corso della Naples Shipping Week, contrazione record (95%) per il flusso di passeggeri del settore crociere

E' devastante l'impatto del Covid-19. La pandemia ha causato un calo del 95 per cento dei passeggeri del settore crociere, che sul breve raggio, fatta eccezione per il mese di agosto, continua a registrare un dato negativo del 60 per cento. Non va meglio al traffico merci via mare che la pandemia ha ridotto di circa il 40 per cento. Questi i dati emersi nel corso della Naples Shipping Week che oggi ha affrontato il tema degli effetti del Covid sul settore marittimo e portuale, sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. «Il Covid ha avuto un impatto molto forte sui trasporti e sta limitando soprattutto i trasporti internazionali - ha detto il ministro per l' Università e la ricerca, Gaetano Manfredi - Questo è un comparto che deve essere sostenuto dal Governo che in questa direzione ha già preso dei provvedimenti e si cercherà di sostenerlo ulteriormente. Ci troviamo in una situazione molto difficile e ci dobbiamo augurare che l' uscita dalla pandemia sia rapida con il vaccino e attraverso un maggiore controllo dei contagi» . Una crisi del settore marittimo in tutte le sue declinazioni che non ha risparmiato dunque il **porto** di **Napoli** che negli ultimi anni aveva visto aumentare sia il traffico passeggeri che quello merci. «Nel nostro **porto** ormai avevamo il 'problema' dell' abbondanza di navi e di come riuscire ad accoglierle - ha sottolineato il sindaco, Luigi de Magistris - , oggi purtroppo l' immagine è del tutto diversa» .

LA STORIA DELLA CAMORRA
L'idea di un'inchiesta di 150 pagine

GIUCCA

Giamberini: "Anche Napoli ha sofferto, ma siamo riusciti a limitare i danni" / L'INTERVISTA

Napoli - «I nostri scali hanno retto bene alla crisi portata dall' emergenza coronavirus, segno che quelli campani sono porti vivaci e abituati a operare nell' emergenza». A sottolinearlo è Ermanno Giamberini, presidente dell' associazione campana Corrieri spedizionieri ed autotrasportatori (Accsea), numero uno della Confetra regionale e membro del consiglio direttivo di Fedespedi. Per quale motivo l' emergenza Covid ha portato un calo dei traffici contenuto per gli scali campani rispetto ad altre realtà italiane? «Diciamo subito che i segni negativi, rispetto alle cifre che abbiamo raggiunto nel 2019, ci sono anche in Campania e non si possono di certo negare. Ma, a distanza di alcuni mesi dall' inizio dell' emergenza sanitaria, possiamo dire che le perdite sono state contenute se guardiamo ad altre realtà sparse sul territorio nazionale. Il motivo è dovuto al fatto che buona parte delle merci che vengono movimentate sulle nostre banchine sono prodotti alimentari destinati all' esportazione: parliamo di un settore che mai si è fermato in tutti questi mesi di pandemia». Quali sono le opere necessarie per migliorare l' efficienza del **porto** di Napoli? «A Napoli, ormai da anni, si parla di dragaggi, e qualcosa di

concreto è stato fatto ma ancora non basta perché i lavori ancora non sono stati terminati. Il vero problema è la lentezza con cui queste opere sono state portate avanti negli anni visto che di dragaggi se ne parla da oltre due decenni: serve maggiore velocità e i tempi devono essere ridotti altrimenti continueremo a perdere traffici. Purtroppo, molto spesso la burocrazia presente nel nostro Paese non permette di agire con quella velocità che invece spesso contraddistingue i nostri concorrenti stranieri. Oltre alle infrastrutture materiali, non dimentichiamocelo, stanno ormai da anni assumendo una sempre maggiore importanza anche le infrastrutture digitali sulle quali è necessario investire ancora e il cui sviluppo è fondamentale se vogliamo migliorare la competitività delle nostre banchine e velocizzare la movimentazione delle merci». L' attuale situazione del **porto** di **Salerno** invece qual è? «A **Salerno**, ad esempio, le opere di dragaggio sono andate avanti anche durante i mesi più critici di emergenza. Questo è un aspetto molto positivo soprattutto in chiave futura, visto che **Salerno** ha tra i propri obiettivi quello di ritagliarsi un posto importante tra i porti italiani dove scalano navi da crociera: un business che ha subito un forte arresto con l' emergenza coronavirus, ma che si sta lentamente riprendendo». Tra pochi mesi dovrà essere nominato il nuovo presidente dell' Autorità di sistema. Spera in una conferma dell' attuale presidente Pietro Spirito? «Mi auguro di sì, perché ciò che è stato fatto in questi anni da Spirito è stato un buon lavoro in una situazione per nulla semplice: Spirito ha cercato, e in parte c' è riuscito, a smuovere una situazione ormai ferma da anni dopo molto tempo di commissariamento del **porto**. Non dimentichiamoci poi che è sempre più importante, per Napoli e **Salerno**, ragionare come un unico sistema portuale e non più come due porti divisi che sono in concorrenza tra loro. Spirito ha sempre cercato di fare capire a tutti gli operatori questo importante concetto». Che ruolo gioca, all' interno del sistema produttivo nazionale, il comparto della logistica? «La logistica italiana, come ha dimostrato l' emergenza Covid, è un irrinunciabile volano per l' intero sistema economico del Paese e deve perciò ripartire, affrontando le sue criticità e contando sui suoi punti di forza per affrontare le sfide globali e portare l' Italia al centro del panorama logistico internazionale. In particolare, il Sud Italia ha ancora una enorme potenzialità inespresa sulla quale vale la pena di investire».



Logistica e ricerca protagoniste al Port&ShippingTech

Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione 'Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza' che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week . Pietro Spirito, presidente dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale , nel fare un quadro della situazione del **Porto** di **Napoli** - ricostruisce una nota della manifestazione - ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza. Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato positivamente il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal , ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. "L'I rrs Cnr è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto - In un quadro più ampio di ricerca sul **porto** di **Napoli**, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del **porto**. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". La sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Assogasliquidi/Federchimica, durante la sessione Gnl Infrastructures&Logistics , ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. "Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - ha spiegato Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del Gnl, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. Le istituzioni devono accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a Gnl nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato". "Ma si può e si deve fare molto di più - ha osservato Arzà - in primis, favorire la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento e stoccaggio sul territorio nazionale per la crescita omogenea della distribuzione del prodotto, con misure di defiscalizzazione sugli investimenti nei servizi di small scale Lng, nonché sulla costruzione delle bettoline per rifornimento e bunkeraggio di Gnl. E poi incentivare la cantieristica navale e definire tariffe portuali agevolate per le navi alimentate a Gnl. Necessario infine garantire lo sviluppo del bioGnl estendendo le agevolazioni anche sui volumi di bioGnl destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle acque interne, e sulle utenze non collegate alla rete distributiva rivolte agli usi industriali off-grid". Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con 'Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino', doppio evento a cura del Comune di **Napoli** per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.

Logistica e ricerca protagoniste al Port&ShippingTech

Pubblicato il: 02/10/2020 18:42

Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione 'Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza' che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week.

Pietro Spirito, presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del Porto di Napoli - ricostruisce una nota della manifestazione - ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza.

Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato positivamente il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato.

Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo.

Tutte le categorie hanno richiesto al governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali.

"L'I rrs Cnr è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto - In un quadro più ampio di ricerca sul porto di Napoli, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del porto. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione".

La sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda.

Assogasliquidi/Federchimica, durante la sessione Gnl Infrastructures&Logistics, ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi.

"Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - ha spiegato Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del Gnl, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. Le istituzioni devono accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a Gnl nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato".

"Ma si può e si deve fare molto di più - ha osservato Arzà - in primis, favorire la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento e stoccaggio sul territorio nazionale per la crescita omogenea della distribuzione del prodotto, con misure di defiscalizzazione sugli investimenti nei servizi di small scale Lng, nonché sulla costruzione delle bettoline per rifornimento e bunkeraggio di Gnl. E poi incentivare la cantieristica navale e definire tariffe portuali agevolate per le navi alimentate a Gnl. Necessario infine garantire lo sviluppo del bioGnl estendendo le agevolazioni anche sui volumi di bioGnl destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle acque interne, e sulle utenze non collegate alla rete distributiva rivolte agli usi industriali off-grid".

Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con 'Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino', doppio evento a cura del Comune di Napoli per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.



Eco Seven

Napoli

Logistica e ricerca protagoniste al Port&ShippingTech

Roma, 2 ott. (Adnkronos) - Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione 'Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza' che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week. **Pietro Spirito**, presidente dell' **Adsp** del **Mar Tirreno Centrale**, nel fare un quadro della situazione del Porto di Napoli - ricostruisce una nota della manifestazione - ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza. Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato positivamente il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. "L'Irss Cnr è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto - In un quadro più ampio di ricerca sul porto di Napoli, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del porto. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". La sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Assogasliquidi/Federchimica, durante la sessione Gnl Infrastructures&Logistics, ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. "Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - ha spiegato Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del Gnl, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. Le istituzioni devono accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a Gnl nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato". "Ma si può e si deve fare molto di più - ha osservato Arzà - in primis, favorire la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento e stoccaggio sul territorio nazionale per la crescita omogenea della distribuzione del prodotto, con misure di defiscalizzazione sugli investimenti nei servizi di small scale Lng, nonché sulla costruzione delle bettoline per rifornimento e bunkeraggio di Gnl. E poi incentivare la cantieristica navale e definire tariffe portuali agevolate per le navi alimentate a Gnl. Necessario infine garantire lo sviluppo del bioGnl estendendo le agevolazioni anche sui volumi di bioGnl destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle utenze per le navi collegate alla rete distributiva rivolte agli usi industriali off-grid". Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con 'Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino', doppio evento a cura del Comune di Napoli per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale. Questo





Logistica e ricerca protagoniste di questa seconda giornata di Port&ShippingTech

(FERPRESS) - **Napoli**, 2 OTT - Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week. Pietro Spirito, presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del **Porto** di **Napoli** ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza. Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato in modo positivo il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, Direttore di Assiterminal ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al Governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. Dello stesso avviso Assogasliquidi/Federchimica che durante la sessione GNL Infrastructures & Logistics ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato. "Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - spiega Andrea Arzà, Presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del GNL, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. "Il Covid ha avuto un duro impatto sui trasporti e il comparto deve essere sostenuto dal governo, lo abbiamo già fatto e cercheremo di farlo ulteriormente. Verrà chiesta la proroga dello stato di emergenza - ha dichiarato il ministro dell'Università Manfredi a margine dell'appuntamento La ricerca va in **porto**: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio promosso da IRSS- CNR, The International Propeller Clubs e Comune di **Napoli**. "Dobbiamo gestire ancora una situazione molto complessa e gli strumenti sono indispensabili per poter prendere i provvedimenti che tutelino la salute dei cittadini". "L'IRSS CNR è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto. In un quadro più ampio di ricerca sul **porto** di **Napoli**, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del **porto**. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania - ha rimarcato Clemente - che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". In chiusura di giornata, la sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Qui sono necessarie misure di sostegno all'occupazione e alla stabilità finanziaria dell'impresa che consentano agli operatori di superare la fase critica. Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino, doppio evento a cura del Comune di **Napoli** per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.



Logistica e ricerca protagoniste al Port&ShippingTech

Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione 'Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza' che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week. **Pietro Spirito**, presidente dell' **Adsp** del **Mar Tirreno Centrale**, nel fare un quadro della situazione del Porto di Napoli - ricostruisce una nota della manifestazione - ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza. Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato positivamente il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. "L'Irssi Cnr è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto - In un quadro più ampio di ricerca sul porto di Napoli, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del porto. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". La sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Assogasliquidi/Federchimica, durante la sessione Gnl Infrastructures&Logistics, ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. "Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - ha spiegato Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del Gnl, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. Le istituzioni devono accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a Gnl nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato". "Ma si può e si deve fare molto di più - ha osservato Arzà - in primis, favorire la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento e stoccaggio sul territorio nazionale per la crescita omogenea della distribuzione del prodotto, con misure di defiscalizzazione sugli investimenti nei servizi di small scale Lng, nonché sulla costruzione delle bettoline per rifornimento e bunkeraggio di Gnl. E poi incentivare la cantieristica navale e definire tariffe portuali agevolate per le navi alimentate a Gnl. Necessario infine garantire lo sviluppo del bioGnl estendendo le agevolazioni anche sui volumi di bioGnl destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle acque interne, e sulle utenze non collegate alla rete distributiva rivolte agli usi industriali off-grid". Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con 'Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino', doppio evento a cura del Comune di Napoli per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.

IL GIORNALE D'ITALIA

INVESTI IN ORO

Logistica e ricerca protagoniste al Port&ShippingTech

3 ottobre 2020

Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo è il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione 'Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza' che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week.

Pietro Spirito, presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del Porto di Napoli - ricostruisce una nota della manifestazione - ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza.

Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato positivamente il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato.

Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo.

Tutte le categorie hanno richiesto al governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali.

"L'Irssi Cnr è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto - In un quadro più ampio di ricerca sul porto di Napoli, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione.

La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del porto. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione".

La sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda.

Assogasliquidi/Federchimica, durante la sessione Gnl Infrastructures&Logistics, ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi.

"Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - ha spiegato Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del Gnl, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. Le istituzioni devono accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a Gnl nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato".

"Ma si può e si deve fare molto di più - ha osservato Arzà - in primis, favorire la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento e stoccaggio sul territorio nazionale per la crescita omogenea della distribuzione del prodotto, con misure di defiscalizzazione sugli investimenti nei servizi di small scale Lng, nonché sulla costruzione delle bettoline per rifornimento e bunkeraggio di Gnl. E poi incentivare la cantieristica navale e definire tariffe portuali agevolate per le navi alimentate a Gnl. Necessario infine garantire lo sviluppo del bioGnl estendendo le agevolazioni anche sui volumi di bioGnl destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle acque interne, e sulle utenze non collegate alla rete distributiva rivolte agli usi industriali off-grid".

Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con 'Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino', doppio evento a cura del Comune di Napoli per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.

IGI TV

Coronavirus, Cnr: "Basta distrazione perché curva sfugga e controlli"

Più visti

Video

3 ottobre 2020

Articoli recenti

Il Nautilus

Napoli

Logistica e ricerca protagoniste di questa seconda giornata di Port&ShippingTech

Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week. Pietro Spirito, presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del **Porto di Napoli** ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza. Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato in modo positivo il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, Direttore di Assiterminal ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al Governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. Dello stesso avviso Assogasliquidi/Federchimica che durante la sessione GNL Infrastructures & Logistics ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato. 'Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - spiega Andrea Arzà, Presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del GNL, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. "Il Covid ha avuto un duro impatto sui trasporti e il comparto deve essere sostenuto dal governo, lo abbiamo già fatto e cercheremo di farlo ulteriormente. Verrà chiesta la proroga dello stato di emergenza - ha dichiarato il ministro dell'Università Manfredi a margine dell'appuntamento La ricerca va in **porto**: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio promosso da IRSS- CNR, The International Propeller Clubs e Comune di **Napoli**. 'Dobbiamo gestire ancora una situazione molto complessa e gli strumenti sono indispensabili per poter prendere i provvedimenti che tutelino la salute dei cittadini'. 'L' IRSS CNR è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto. In un quadro più ampio di ricerca sul **porto di Napoli**, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del **porto**. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania - ha rimarcato Clemente - che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione'. In chiusura di giornata, la sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Qui sono necessarie misure di sostegno all'occupazione e alla stabilità finanziaria dell'impresa che consentano agli operatori di superare la fase critica. Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino, doppio evento a cura del Comune di **Napoli** per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.



Informazioni Marittime

Napoli

Logistica e ricerca sotto la lente del Port&ShippingTech

È intervenuto anche il ministro dell' Università Gaetano Manfredi nel corso del penultimo giorno della settimana partenopea dedicata allo shipping

È stata la logistica il vero elemento di salvezza del sistema-paese durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione Pandemic Shipping : impatti, resilienza e ripartenza che ha aperto stamattina venerdì 2 ottobre la Naples Shipping Week . Pietro Spirito , presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del **porto** di **Napoli** ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c' è stata grande sofferenza. Alberto Rossi , direttore generale di Assarmatori ha giudicato in modo positivo il modo in cui il governo ha affrontato l' emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari , Direttore di Assiterminal ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l' auspicio che diventino in futuro strutturali. Dello stesso avviso Assogasliquidi/Federchimica che durante la sessione Gnl Infrastructures & Logistics ha ribadito l' importanza delle istituzioni nell' accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l' acquisto di mezzi alimentati a Gnl nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato. "Nonostante l' emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - ha spiegato Andrea Arzà , presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del Gnl, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. "Il Covid ha avuto un duro impatto sui trasporti e il comparto deve essere sostenuto dal governo, lo abbiamo già fatto e cercheremo di farlo ulteriormente. Verrà chiesta la proroga dello stato di emergenza - ha dichiarato il ministro dell' Università Gaetano Manfredi a margine dell' appuntamento La ricerca va in **porto**: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio promosso da IRSS- CNR, The International Propeller Clubs e Comune di **Napoli**. "Dobbiamo gestire ancora una situazione molto complessa e gli strumenti sono indispensabili per poter prendere i provvedimenti che tutelino la salute dei cittadini". "L' IRSS CNR è impegnato sul tema del Covid per analizzare l' impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - ha sottolineato Massimo Clemente , direttore dell' Istituto. In un quadro più ampio di ricerca sul **porto** di **Napoli**, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del **porto**. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l' Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania - ha rimarcato Clemente - che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". In chiusura di giornata, la sessione Cruise Tourism: reset and restart , dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Qui sono necessarie misure di sostegno all' occupazione e alla stabilità finanziaria dell' impresa che consentano agli operatori di superare la fase critica. Domani,



3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell' ambiente marino , doppio evento a cura del Comune di **Napoli** per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.



Intrage

Napoli

Logistica e ricerca protagoniste al Port&ShippingTech

A proposito di: economia , Roma, 2 ott. (Adnkronos) - Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione 'Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza' che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week. **Pietro Spirito**, presidente dell' **Adsp** del **Mar Tirreno Centrale**, nel fare un quadro della situazione del Porto di Napoli - ricostruisce una nota della manifestazione - ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza. Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato positivamente il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. "L'Irss Cnr è impegnato sul tema del Covid per analizzare la gravità della situazione del settore e per avere un quadro più ampio di ricerca sul porto di Napoli, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del porto. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". La sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Assogasliquidi/Federchimica, durante la sessione Gnl Infrastructures&Logistics, ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. "Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - ha spiegato Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del Gnl, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. Le istituzioni devono accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a Gnl nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato". "Ma si può e si deve fare molto di più - ha osservato Arzà - in primis, favorire la realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento e stoccaggio sul territorio nazionale per la crescita omogenea della distribuzione del prodotto, con misure di defiscalizzazione sugli investimenti nei servizi di small scale Lng, nonché sulla costruzione delle bettoline per rifornimento e bunkeraggio di Gnl. E poi incentivare la cantieristica navale e definire tariffe portuali agevolate per le navi alimentate a Gnl. Necessario infine garantire lo sviluppo del bioGnl estendendo le agevolazioni anche sui volumi di bioGnl destinati alla navigazione internazionale, oltre che nelle acque interne, e sulle utenze non collegate alla rete distributiva rivolte agli usi industriali off-grid". Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con 'Il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino', doppio evento a cura del Comune di Napoli per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura





Intrage

Napoli

Aggiornato il 02/10/2020 18:43.

Logistica e ricerca protagoniste di questa seconda giornata di Port&ShippingTech

Napoli, 2 ottobre 2020 -Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week. Pietro Spirito, presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del **Porto** di **Napoli** ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza. Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato in modo positivo il modo in cui il governo ha affrontato l'emergenza logistica, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, Direttore di Assiterminal ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al Governo di mantenere le misure straordinarie per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali. Dello stesso avviso Assogasliquidi/Federchimica che durante la sessione GNL Infrastructures & Logistics ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel trasporto pesante, per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato. "Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti - spiega Andrea Arzà, Presidente di Assogasliquidi/Federchimica - credendo fermamente nelle potenzialità del GNL, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione di emissioni inquinanti. "Il Covid ha avuto un duro impatto sui trasporti e il comparto deve essere sostenuto dal governo, lo abbiamo già fatto e cercheremo di farlo ulteriormente. Verrà chiesta la proroga dello stato di emergenza - ha dichiarato il ministro dell'Università Manfredi a margine dell'appuntamento La ricerca va in **porto**: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio promosso da IRSS- CNR, The International Propeller Clubs e Comune di **Napoli**. " Dobbiamo gestire ancora una situazione molto complessa e gli strumenti sono indispensabili per poter prendere i provvedimenti che tutelino la salute dei cittadini". "L'IRSS CNR è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture - sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto. In un quadro più ampio di ricerca sul **porto** di **Napoli**, come volano di sviluppo del territorio, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del **porto**. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania - ha rimarcato Clemente - che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione". In chiusura di giornata, la sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Qui sono necessarie misure di sostegno all'occupazione e alla stabilità finanziaria dell'impresa che consentano agli operatori di superare la fase critica. Domani, 3 ottobre, ultimo appuntamento della Naples Shipping Week con il capitale naturale: la risorsa mare, tra sviluppo economico e tutela dell'ambiente marino, doppio evento a cura del Comune di **Napoli** per sensibilizzare i cittadini al rispetto della natura e alla tutela ambientale.

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. The main headline is "Logistica e ricerca protagoniste di questa seconda giornata di Port&ShippingTech". Below the headline, there is a sub-headline: "Napoli, 2 ottobre 2020 -Logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa. Questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week." The article text is partially visible, mentioning Pietro Spirito, Alberto Rossi, and Alessandro Ferrari. There are also images of people speaking at a podium and a map of the port area. The website header includes the Sea Reporter logo and navigation menus.

Naples Shipping Week, un polo artistico nel porto storico: ecco il progetto del Cnr-Iriss

Un polo di arte, cultura e ricerca all' interno del porto storico di Napoli è il progetto frutto della sinergia tra Cnr-Iriss, Università campane, **Autorità portuale**, Città metropolitana e Regione Campania. Ad annunciarlo è stato Massimo Clemente, direttore del Cnr-Iriss e direttore scientifico di Rete, in occasione della "Naples Shipping Week". "La pandemia - ha detto - ci insegna che l' arte, la scienza e la ricerca devono tornare al centro anche dei progetti di sviluppo del porto e in questo ambito si è creata una sinergia molto forte con le altre istituzioni per un progetto che inizia con un polo di arte, cultura e ricerca all' interno del porto storico di Napoli". Il Cnr-Iriss- come ha sottolineato il suo direttore - in questo momento storico di pandemia "è impegnato sul tema del covid ma in un quadro più ampio di ricerca sul porto come volano di sviluppo del territorio e in questo senso riteniamo che sia molto importante porre al centro del dibattito l' arte e la scienza".

Il giornale Ildenaro.it, venerdì 02 ottobre 2020, presenta un articolo intitolato "Naples Shipping Week, un polo artistico nel porto storico: ecco il progetto del Cnr-Iriss". L'articolo è scritto da Massimo Clemente, direttore del Cnr-Iriss e direttore scientifico di Rete. Il testo discute la sinergia tra Cnr-Iriss, Università campane, Autorità portuale, Città metropolitana e Regione Campania. Clemente annuncia il progetto "Naples Shipping Week" e sottolinea l'importanza di arte, cultura e ricerca nel porto storico di Napoli, specialmente in questo momento storico di pandemia. L'articolo è accompagnato da un'immagine di un polo artistico nel porto storico di Napoli. A destra dell'articolo, c'è una sidebar con un'immagine di un premio "Best of Corona Humor" e un'immagine di una birra Corona "Irriconoscibile".

Naples Shipping week, convegno sul mare come capitale naturale: ci sono Fico, de Magistris e Spirito

Sabato 3 e domenica 4 ottobre è prevista alla Stazione Marittima di Napoli, Sala Elettra, una manifestazione dedicata al mare. L'evento è frutto della sinergia voluta fortemente dall'assessore comunale Francesca Menna, con delega al Mare, che ha unito le diverse realtà associative territoriali per dare vita a processi organizzativi orizzontali, condivisi e partecipati, nella realizzazione di eventi che hanno come obiettivo il Mare Bene Comune. La due giorni partirà sabato 3 ottobre con l'evento "Il capitale naturale" organizzato dalle associazioni Madre e N' Sea Yet con il patrocinio del Comune di Napoli e della Città metropolitana di Napoli, dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mare Tirreno Centrale e del dipartimento di Biologia dell'Università della Federico II di Napoli. L'evento, che rientra nel calendario della "Naples Shipping Week", può essere un'opportunità di crescita e di esplorazione di nuove collaborazioni e più ampie sinergie tra operatori di diversi settori, sia pubblici che privati. Ne discuteranno docenti degli Atenei napoletani. Sono previsti a partire dalle ore 9.30 e fino alle ore 10.45 gli interventi del presidente della Camera Roberto Fico e del sindaco di Napoli

Luigi de Magistris. A seguire interverranno Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centrale; Anna Di Cosmo, coordinatore del corso di laurea in biologia ed ecologia dell'ambiente marino e gestione sostenibile delle sue risorse (laurea Mare) della Università di Napoli Federico II; Antonino Pollio, presidente della Società dei naturalisti Napoli-Tutela ambientale; Giovanni Piero Pepe, coordinatore scientifico della task force Big Fed2; Mario Affuso & Davide Sorella, Associazione culturale maDre; Dario Catania, associazione N' Sea Yet. Fino alle ore 13 sono anche previste due sessioni, la prima coordinata dall'assessore Menna su Biologia, Ecologia, Chimica dei Materiali mentre la seconda su Economia Startup & Innovazione sarà affidata all'assessore Alessandra Clemente. Nel pomeriggio dalle ore 15.30 alle 19 la manifestazione si trasferirà alla Rotonda Diaz all'interno di gazebo nei quali esperti del settore, imprenditori e scienziati faranno conoscere, attraverso esperienze dirette quelle realtà già esistenti di economia attenta alla natura. Domenica 4 ottobre a partire dalle ore 10.30 la manifestazione si chiuderà alla Rotonda Diaz con una gara di nuoto dal titolo "Caccia alla plastica Swimming edition" organizzata dall'associazione N' Sea Yet in collaborazione con Uisp (Unione Sport per tutti), "Let's Do It Italy" e sostenuto grazie alla Fondazione Cristiano Tosi. Oltre al sostegno di Clea nap e l'associazione Sportiva Kayak Napoli. La gara prevede un percorso che va dalla rotonda Diaz al Castel dell'ovo e ritorno. I partecipanti avranno il compito di raccogliere la plastica a mare durante il percorso, il vincitore sarà quello che raccoglierà più plastica a mare.



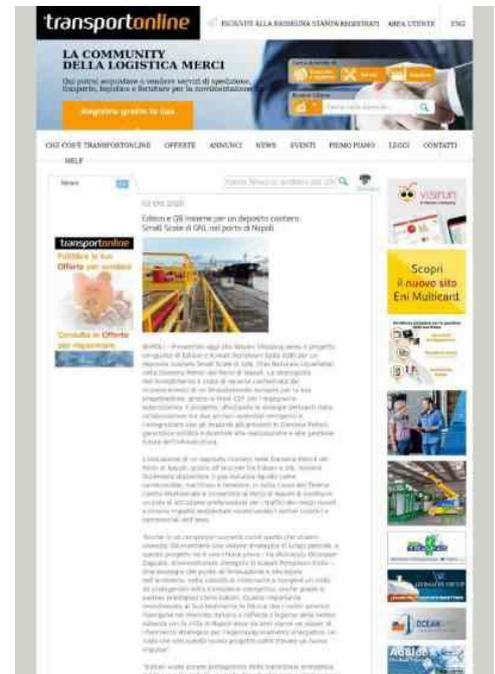
Transportonline

Napoli

Edison e Q8 insieme per un deposito costiero Small Scale di GNL nel porto di Napoli

NAPOLI Presentato oggi alla Naples Shipping week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del Porto di Napoli. La strategicità dell'investimento è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi CEF per l'ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l'integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell'infrastruttura. L'ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del Porto di Napoli, grazie all'accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l'area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al Porto di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell'area. Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica

di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe Zappalà, Amministratore Delegato di Kuwait Petroleum Italia -. Una strategia che punta all'innovazione e alla tutela dell'ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l'approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso. Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico ha commentato Pierre Vergerio Executive Vice President Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison . Il progetto nel porto di Napoli è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel porto di Ravenna con PIR (Petrolifera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell'area e con competenze complementari alle nostre. Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma a prezzi competitivi. Inoltre, l'infrastruttura, senza sottrarre al Porto aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell'intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell'area e nel Porto. Una volta completato l'iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l'area campana legate all'impiego del GNL nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un'infrastruttura di approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al Porto di Napoli di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci), i incentivando i settori turistici, industriali e commerciali.



Se l'Italia perde i porti

infrastruttureStranieri all' assalto dei principali scali tricolori. Trieste è finita nelle mani della municipalità di Amburgo, mentre i cinesi hanno messo nel mirino Taranto. Così il Paese sta diventando terra di conquista

GUIDO SALERNO ALETTA

È sempre la geopolitica a guidare i processi economici e finanziari, ai quali si applica la regola per cui occorre chiudere tempestivamente ai concorrenti ogni varco di accesso ai propri mercati. Di questi tempi, i cinesi sono già approdati vittoriosamente nel Mediterraneo non solo conquistando il Pireo, che hanno trasformato in una enclave impenetrabile: cercano di procedere ulteriormente nella realizzazione della Belt and Road Initiative affacciandosi ai porti italiani. Il raddoppio del Canale di Suez, che hanno finanziato cospicuamente, è stato inaugurato il 6 agosto 2015: ha infatti consentito sia di ridurre drasticamente i tempi di percorrenza dal Far East (passati da 18 a 11 ore con un risparmio del 5/10% nei costi) che di abilitare al passaggio le navi di assai più grandi dimensioni, con un pescaggio massimo di 20 metri. Questa opera ha riportato il Mediterraneo a una centralità commerciale dimenticata da quando le strategie di indipendenza energetica hanno consentito ai Paesi rivieraschi di superare il timore di nuovi shock derivanti dalla chiusura del Canale. Stiamo parlando di tanti soldi. Nel settore dei trasporti mercantili, l'Italia continua ad accumulare perdite davvero ingiustificabili: anche nel 2019, infatti, il saldo computato ai fini della bilancia dei pagamenti correnti è stato passivo, per 5,9 miliardi di euro. La componente marittima è risultata deficitaria per 1,4 miliardi. Considerando anche il trasporto dei passeggeri, il rosso con l'estero è stato di 9,8 miliardi. La quota di mercato degli operatori italiani nel settore dei trasporti marittimi è striminzita: appena dell'1,8% nel settore dei container, dove invece è la Svizzera con Msc (il cui proprietario è il sorrentino Gianluigi Aponte trapiantato a Ginevra) a detenere il primo posto con il 30%; del 4,7% nel settore dei bulk solidi al cui vertice c'è la Grecia con il 24,3%; dell'11,6% nei bulk liquidi alle spalle della Turchia che ha il 33,7%; del 7,9% nel General Cargo con la Turchia ancora al primo posto con il 26,8%; siamo al primo posto solo nel Ro-Ro con il 42,1% doppiando la Grecia che arriva al 24,5%. Non è tutto, perché il valore aggiunto dei trasporti via mare copre solo una frazione di quanto va attribuito al sistema della logistica: secondo il Piano nazionale della portualità e della logistica, che risale al 2015, il 48% dell'export italiano e il 67% dell'import parte e arriva via mare. E mentre l'incidenza sul pil del cluster portuale è appena del 2,6%, quella della logistica è ben cinque volte più grande, col 14%. L'enorme valore aggiunto della logistica è sempre più appannaggio degli operatori che si integrano verticalmente, costituendo i mega carrier che coprono pressoché tutti i segmenti: allo shipping si aggiungono le attività di agenzia, la movimentazione e lo stoccaggio, le pratiche doganali e assicurative, fino allo svolgimento della attività propriamente manifatturiera che sono tipiche delle zone franche (free trade zone). In queste si rende fiscalmente vantaggiosa la reimportazione e la riesportazione di beni intermedi soggetti a lavorazioni a valore aggiunto come montaggio, assemblaggio, adattamento, perfezionamento, riparazione, imballaggio, confezionamento. Il solo trasporto delle merci rappresenta una quota marginale dei ricavi per via della enorme concorrenza che caratterizza il settore, con i noli spesso in rapido calo non appena c'è una crisi. L'Italia sta in mezzo: non solo è collocata fisicamente nel centro del Mediterraneo, ma rappresenta con i suoi porti l'approdo commerciale e logistico ormai più conveniente della Cina nei confronti dell'Europa continentale: da Genova a Gioia



Tauro, da **Taranto** a Trieste, tanto per citare quelli più appetiti. E purtroppo, invece di farla da padrona sfruttando direttamente i tanti vantaggi offerti da questa condizione di centralità per andare a riconquistare



Milano Finanza

Taranto

quote di mercato nei settori dei trasporti e della logistica navale, si limita a «concedere» ai concorrenti i migliori asset strategici: la debolezza sta, ancora una volta, nella mancanza di operatori capaci di competere a livello globale. Trieste. La dimostrazione è di questi giorni, e viene da Trieste: la città giuliana si sente sempre parte integrante della Mitteleuropa e considera lo sviluppo del suo porto come la sua più grande opportunità al fine di conquistare i mercati di sbocco contendibili per via della sua collocazione geografica, dalla Baviera alle regioni continentali a oriente. Ma a imporsi nella gestione del terminal multifunzionale come primo azionista, arrivando al 50,01% delle azioni è stata la Hamburger Hafen und Logistik Ag (Hhla), di cui è socia al 68% la municipalità amburghese. Questa infrastruttura triestina, ideata nei primi anni 2000 e appena conclusa, è considerata tra le più grandi opere marittime realizzate in Italia negli ultimi dieci anni. Ed è ovvio che neppure gli amburghesi abbiano spinto in questi mesi per sfruttare a pieno la possibilità di realizzare a Trieste una zona franca anche per le attività industriali, come pure i Trattati internazionali prevedono: queste attività dovranno rimanere in Germania. Un operatore integrato italiano non si sarebbe lasciato sfuggire questa opportunità, che anche i concorrenti cinesi avrebbero sfruttato a loro esclusivo vantaggio. C'è ancora tanto altro da gestire, sempre a Trieste: dal molo legnami all'area occupata dalla ex ferriera di Servola, fino alla procedura fallimentare con l'asta relativa ai Depositi costieri del terminal petrolifero per subentrare in una concessione che scade nel 2025. Taranto. Mentre a Genova tutto è stato messo in sordina dopo il crollo del Ponte Morandi, da Taranto arrivano segnali di un interesse cinese che riguarda sia il porto che l'Ilva. A muoversi su quest'ultimo fronte è stata la P&C Industry Fund Management Partnership, un fondo di investimento costituito da Poly Group (attivo nel settore delle risorse minerarie) e da Citic (primaria conglomerata di investimenti): Pechino ha bisogno di nuovi mercati in cui piazzare il suo acciaio in sovrapproduzione e l'Ilva è una grande piattaforma nel Mediterraneo. Al Porto di Taranto sono formalmente interessati i turchi di Yilport, tredicesimo operatore portuale mondiale, che hanno come socio la Cosco, compagnia di Stato cinese. C'è in corso anche l'affidamento dell'area dell'ex Belleli (220 mila metri quadrati) al Ferretti Group, controllato per l'85% dai cinesi del Weichai Group, per costruire scafi e realizzare un centro di ricerca. In un modo o nell'altro, per l'acciaio o per il porto, direttamente o dietro il paravento dei turchi, Pechino cerca di farsi largo. E ci sono buone prospettive, vista la promessa del governo di realizzare una linea ferroviaria Av/Ac che colleghi la Campania alla Puglia: l'Alta capacità Napoli-Bari diverrà realtà entro il 2026, mentre può dirsi finanziata anche l'estensione dell'Alta capacità nella tratta Bari-Lecce-Taranto. Gioia Tauro. Verrebbe ancora una volta sacrificato lo sviluppo del porto di Gioia Tauro, sempre confinato nel transhipping: è un segmento di cui ha la leadership indiscussa nel Mediterraneo, ma con scarse ricadute occupazionali e ancor minori prospettive di crescita. Lo scalo calabrese vive così continue vicissitudini: nel 2019 era stato abbandonato dai tedeschi della Mct, cui è subentrato il Gruppo Msc che, tramite la controllata Terminal Investment Ltd (TiL), è diventato così l'unico azionista del terminal container. Purtroppo, la crisi violentissima di quest'anno ha portato alla completa sospensione della attività: davvero una disdetta. Anche i tedeschi della Blg Logistics hanno deciso di gettare la spugna: il 1° agosto di quest'anno il controllo completo dell'Auto Terminal Gioia Tauro (Atgt) è passato agli italiani della Automar SpA, una società partecipata da Bertani, Grimaldi Group e Mercurio che aveva già il 50% delle quote dell'Atgt. La mancata realizzazione dei collegamenti ferroviari e di una Zona Economica Speciale (Zes) con vocazioni produttive integrate, si sono dimostrati esiziali per Gioia Tauro: non basta istituire un'area franca dal punto di vista doganale, se mancano le attività industriali e logistiche orientate al soddisfacimento del transshipment e dell'import/export: funzioni direzionali, bancarie, assicurative, formative; promozione e sviluppo e applicazione delle nuove tecnologie Ict; attrazione degli investimenti; sviluppo e gestione di siti industriali e terreni; promozione del trasferimento di tecnologie, condivisione di know-how tra imprese, progettazione e marketing; promozione e concentrazione di attività di logistica; di attività scientifica di alta specializzazione. Sono quasi utopie. Se tra



Milano Finanza

Taranto

il dire e il fare c'è di mezzo il mare, in Italia ci si illude che, accogliendo gli operatori stranieri nelle nostre aree portuali, facciano loro ciò che noi non vogliamo o non sappiamo fare: creare sviluppo e occupazione. Tutto torna, ancora una volta: lavorare stanca. (riproduzione riservata)

Fare di Taranto un hub cruciale del Mediterraneo

Il più importante hub delle merci nel Mediterraneo. È quello che il **porto** di Taranto potrebbe divenire in un futuro prossimo, ponendosi al centro dello scacchiere portuale e logistico tra Oriente e Occidente. È una visione, molto ambiziosa ma realistica.



I dibattiti del Corriere

Fare di Taranto un hub cruciale

Una visione che potrebbe iniziare a perseguire il nuovo presidente della Regione Puglia. Il modello da seguire? Senza dubbio quello di Rotterdam, l'hub portuale di riferimento nel mare del Nord, primo per movimentazione merci in Europa con circa 470 milioni di tonnellate l'anno. Vero è che oggi i porti italiani intercettano una minima percentuale di merci che attraversa ogni anno il Canale di Suez e ammontano solo a 490 milioni le tonnellate che, annualmente arrivano complessivamente nei porti italiani da ogni parte del mondo, con Genova e Gioia Tauro a farla da padrona, seppure solo al 73esimo e 80esimo posto tra i maggiori scali al mondo per traffico container. E che, per rilanciare la portualità italiana occorrerà lavorare con maggiore concretezza sulle Autostrade del Mare (dalle quali, al momento, il porto di Taranto è escluso) e sull'efficienza dei servizi logistici, di sdoganamento e di trasporto. Ed è vero, purtroppo, che secondo porto d'Italia nel 2006 per merci movimentate all'anno (con quasi 50 milioni di tonnellate), nel 2019 il porto di Taranto è rotolato, complice la crisi del Siderurgico e del terminal container (quest'ultima finalmente risolta), all'undicesimo posto con poco più di 18 milioni (fonte

Assoportiti.it). Tuttavia, la città dei due mari ha le potenzialità per diventare la piattaforma logistica del Mediterraneo, eventualmente in tandem con Gioia Tauro. Insieme, questi due porti, hanno le carte in regola per divenire centrali nel transito delle merci in arrivo dalle rotte nordafricane e indo-asiatiche. Basti pensare che, se facessero scalo nella città dei due mari anziché a Rotterdam, le merci in arrivo da quelle rotte giungerebbero in Europa con ben cinque giorni di anticipo, un risparmio di tempo benefico, soprattutto per le derrate alimentari. Una volta connessi con i propri territori, i porti di Taranto e Gioia Tauro aumenterebbero la propria competitività, rappresentando un volano di attrazione per investitori alla ricerca di luoghi dove produrre o progettare, beneficiando delle agevolazioni e delle semplificazioni previste dalle Zone economiche speciali. Le importanti opere che si stanno realizzando a Taranto per ammodernare le infrastrutture portuali e favorire i collegamenti con strade e ferrovie, renderanno gli standard competitivi del porto di Taranto analoghi, se non superiori, a quelli italiani e dell'area mediterranea. Dunque, se il Governo manterrà l'impegno di destinare risorse del Recovery Fund alla diversificazione produttiva di Taranto, il percorso più ovvio è quello di una città non più dell'acciaio ma della logistica, con tutte le positive conseguenze in termini di salute e qualità della vita. L'ex-Ilva va trasformata in un'acciaieria green in grado di essere profittevole producendo la metà dei volumi attuali, dirottando l'occupazione eccedente su un grande progetto volto a rilanciare il porto di Taranto e il suo indotto. Solo utopia? No. Se la politica farà la politica, il territorio tarantino saprà come accompagnarla.



Gioia Tauro: appaltati nuovi lavori

GIOIA TAURO Passo dopo passo, continua l'opera di rilancio del **porto** di **Gioia Tauro**. A conclusione della relativa procedura concorsuale, l'Autorità Portuale ha aggiudicato i lavori di completamento della banchina di ponente, lato Nord, alla ditta RTI Fincosit Srl Nautilus Srl. Si tratta di un'opera strategica che l'ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha programmato all'interno di una complessiva politica di sviluppo dello scalo. L'obiettivo è quello di mantenere alte le performances del **porto** attraverso, anche, il potenziamento della sua infrastrutturazione. Inserita nel Patto per lo Sviluppo della Regione Calabria, per un valore complessivo di 16,5 milioni di euro, l'opera rappresenta l'ultimo importante tassello per dotare lo scalo calabrese della piena disponibilità di banchina lungo l'intero canale portuale, che in questo ultimo tratto ha una profondità di fondali pari a 17 metri. Attraverso questo progetto si pongono, quindi, le basi concrete per un futuro sviluppo del **porto**. Oltre all'attuale capacità di ricevere e lavorare, contemporaneamente, le navi di ultima generazione, tra le più grandi presenti nel mercato mondiale di settore, **Gioia Tauro** sarà così predisposto per poter, fattivamente, avviare nuove e diversificate attività portuali. In un'ottica di sviluppo delle politiche di sostenibilità, nei giorni scorsi, l'Autorità Portuale ha, altresì, aggiudicato alla ditta Consorzio Stabile F2B i lavori di manutenzione dell'impianto di illuminazione e torri faro del **porto** di Corigliano Calabro. L'obiettivo è quello di adeguare lo scalo alle nuove esigenze commerciali, riducendo, nel contempo, i consumi di energia elettrica. Gli interventi interesseranno tutta l'area portuale, con particolare attenzione agli impianti posti lungo la banchina pescherecci e nei piazzali operativi, attraverso la sostituzione degli apparecchi con nuove tipologie di illuminazione, basate su tecnologia led. La definizione delle linee programmatiche di crescita del **porto** di Corigliano è oggetto di costanti tavoli di confronto con le Istituzioni e le forze politiche locali, al fine di mantenere alta l'attenzione sullo sviluppo dello scalo nel suo mercato di riferimento.



Dopo lo stop causato dal Coronavirus, il settore prova a ripartire nel segno della sicurezza

Tornano anche le navi da crociera

Vertice in videoconferenza con tutte le autorità operanti all' interno del porto

MESSINA - Una delle compagnie crocieristiche più presenti sul territorio, che negli anni ha scelto il porto cittadino per gli itinerari delle sue navi di ultima generazione, ovvero Msc, ritornerà dal 22 ottobre in città con la sua nave Magnifica per sette suggestive crociere di dieci giorni verso il Mediterraneo orientale e il Tirreno. L' ultimo scalo a Messina è previsto al momento per il 20 dicembre, ma è già in corso la riprogrammazione per il 2021 che, come di consueto, dovrebbe riprendere nel mese di marzo. Nei giorni scorsi si è tenuta un' apposita videoconferenza cui ha preso parte da Palazzo Zanca l' assessore al Turismo Enzo Caruso, collegato con Msc Crociere che ha presentato alle autorità operanti nel porto di Messina (Autorità di Sistema portuale, Capitaneria di Porto, Dogane, Sanità marittima, Asp, Polizia marittima e Guardia di Finanza), il nuovo Protocollo operativo precauzionale che la compagnia ha predisposto per la ripresa delle operazioni, sviluppando dettagliate erigo rose procedure per la salute e la sicurezza dei propri ospiti, dei membri dell' equipaggio ma anche degli operatori portuali e della cittadinanza dei porti che ospiteranno le navi. L' approccio è focalizzato su tutte le fasi dell' esperienza di crociera, dalla prenotazione all' itinerario e al ritorno dei crocieristi a casa avvalendosi delle più aggiornate tecnologie e tecniche per la prevenzione e l' eventuale pronta risposta a casi di contagio. Il nuovo protocollo è stato messo a punto dalla compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali e prevede l' adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico -scientifico, quali tamponi antigene per tutti gli ospiti e per l' equipaggio prima dell' imbarco sulla nave; escursioni "protette" organizzate esclusivamente dalla compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche a un minor numero di passeggeri; nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet; e un servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato.



Scali a prova di Brexit

LogisticaParla Minenna, direttore di Dogane e Monopoli. L' Agenzia è impegnata in una revisione delle procedure e dell' integrazione del sistema portuale italiano. Le altre sfide? La sugar tax e la plastic tax

ANDREA PIRA

Capitale umano, digitalizzazione, razionalizzazione del sistema portuale e logistico. Sono questi alcuni dei cardini del futuro dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli tracciato dal direttore Marcello Minenna, al timone a Piazza Mastai dallo scorso gennaio. Nove mesi nei quali il compito di favorire la circolazione delle merci negli scambi internazionali hanno dovuto fare i conti con la pandemia di Covid-19, in un contesto già segnato dal scontro commerciale tra Stati Uniti. A complicare ulteriormente il quadro le modalità non ancora definite a pieno dell' uscita della Gran Bretagna dall' Unione europea «A partire dal referendum sulla Brexit, Agenzia ha avviato relazioni con il ministero degli Affari Esteri, partecipando a numerosi tavoli istituzionali anche con controparti britanniche. Ciò ha permesso all' Agenzia di approntare le misure necessarie ad affrontare in modo adeguato lo scenario Hard Brexit», spiega Minenna a MF-Milano Finanza, «Inoltre, l' incremento dei traffici extracomunitari, alimentato anche dalla pandemia, ha visto l' Agenzia impegnata nella revisione delle procedure di sdoganamento, al fine di ridurre i tempi connessi alle attività di controllo. Le nuove misure di controllo adottate nell' ambito dell' antifrode permetteranno non solo di gestire in maniera più efficace lo scenario Hard Brexit ma anche di rendere più agevole il transito delle merci a vantaggio rendendo più attrattiva la logistica nazionale». Con un occhio rivolto agli sviluppi dei rapporti tra Ue e britannici, le Dogane e i Monopoli si muovono anche sul versante della certificazione dell' origine italiana della filiera produttiva. E in questa direzione va la costituzione della società Qualitalia, «per sfruttare il potenziale dei laboratori chimici dell' Agenzia, che saranno potenziati anche con l' assunzione di personale tecnico». Come sottolineato anche nel Libro Blu 2019, con i risultati ottenuti nell' ultimo anno, il divorzio di Londra dalla Ue pone la necessità di rivedere il modello portuale italiano. «In Italia si assiste ad un trilemma inedito secondo il quale la logistica, il commercio globale e il pil vengono decorrelati; pertanto, è necessario uno sforzo innovativo di razionalizzazione, volto ad integrare la filiera logistica, soprattutto in fase di esportazione», sottolinea Minenna, «Il momento storico è propizio; se in passato, infatti, la predominanza dell' area dollaro era in grado di spostare la logistica nei Mari del Nord, le economie emergenti stanno determinando una riallocazione dei traffici verso il sud dell' Europa e il Mediterraneo sta acquisendo un ruolo centrale». L' Italia «è un cuneo nel Mediterraneo, con migliaia di chilometri di costa e una distribuzione omogenea dei porti lungo tutto il territorio», continua il direttore dell' Adm, «tale forza va valorizzata sviluppando un sistema portuale integrato, digitalizzato e razionalizzato, in grado di attrarre i traffici internazionali attraverso servizi e controlli doganali rapidi ed efficienti». Nelle linee programmatiche si fa anche riferimento all' ipotesi di favorire la creazione di porti franchi e all' idea di replicare su scala nazionale il modello triestino. Una progettualità sostenuta con la creazione di società veicolo, miste pubblico-privato che offrano opportunità di investimento, con diversi gradi di rischio e durata a cittadini e istituzionali. L' Adm, che un protocollo con il ministero delle infrastrutture punta a fare diventare uno strumento di gestione e controllo «ha intrapreso un' attività di razionalizzazione, digitalizzazione e integrazione



Milano Finanza

Focus

dell' intero sistema portuale e logistico, avviando importanti iniziative che mirano a rendere il Mediterraneo il fulcro della catena logistica portuale», spiega ancora Minenna. Il direttore guarda anche ad alcune delle prossime sfide, a partire dalle misure attuative della sugar e della plastic tax. Al momento è in corso un confronto con gli operatori. «L' ipotesi al vaglio è quella di tendere verso il modello utilizzato per i depositi fiscali di carburante e tabacchi per avere una filiera produttiva maggiormente tracciata e quindi più controllata», spiega. «Lo studio percorre la possibilità di rendere tali tributi fiscalmente neutrali nei confronti della filiera produttiva, che da soggetto imposto diventa soggetto obbligato, e incrementare l' elasticità della domanda del consumatore finale. A quest' ultimo sarà quindi rimessa l' effettiva scelta di acquistare i prodotti oggetto della sugar tax e plastic tax o orientarsi verso prodotti alternativi». Quanto all' impegno al contrasto al gioco illegale, Minenna è conscio del rischio che il proibizionismo possa spostare la domanda fuori dal circuito legale. Lo Stato deve quindi esercitare il controllo con «regole certe». La strada è in tre punti: superare le incongruità della legislazione concorrente, con norme dettate dallo Stato in contrasto con regole regionali e comunali; riconoscere a Regioni e Comuni una quota delle entrate statali sui giochi (da destinare a controlli e al contrasto della ludopatia); infine potenziare l' attività di controllo sui territori. In chiave di lotta all' evasione si lavora alla telematizzazione del Das cartaceo per i prodotti ad accise assalta sul territorio nazionale e all' applicativo Smart per identificare i punti gioco illegali. L' Agenzia ha anche avviato un confronto con gli operatori del tax free. Secondo i dati di Otello 2.0, il sistema per digitalizzare il processo tax free, l' imponibile delle transazioni gestite dalla società del settore (di cui una sola controlla il 70% del mercato) ammonta a 3,6 miliardi. (riproduzione riservata)

Panaro (Srm): Intermodalità e Zes chiavi per il rilancio dei porti italiani

Prioritario il decollo delle opere immediatamente cantierabili mediante un intervento "sblocca-porti" in grado di agire sulle infrastrutture strategiche.

Far decollare le opere immediatamente cantierabili nei porti. Prevedere un intervento sblocca-porti che agisca su un panel di infrastrutture portuali "ad alto impatto economico." Srm ha stimato, analizzando un panel di programmi operativi portuali (Pot) oltre 4 miliardi di opere portuali in vari stati di avanzamento e di varia dimensione. Sarebbe ipotizzabile riproporre l' analisi per individuare e censire quindi quali sono le opere ad alto impatto economico ed a quale stato della progettazione esse si trovino per impostare su di esse una ripartenza senza vincoli burocratici. Lo ha affermato Alessandro Panaro, responsabile Maritime Economy di Srm, Centro studi legato al Gruppo Intesa Sanpaolo., intervenendo ai lavori della Naples shipping week. Panaro ha affermato che il Coronavirus ha messo in evidenza come due punti strategici per lo sviluppo dei porti nel Mezzogiorno siano, in primo luogo, quello di avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali e quindi di evitare quanto più possibile contatti umani (fermo restando quelli ineliminabili) e, in secondo luogo, come illustra il Rapporto Srm, puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell' intermodalità; questo però richiede l' impiego di grandi risorse. Perché allora non prevedere con i fondi Ue per il Mezzogiorno strategie mirate verso i porti del Sud e renderli ancor più competitivi? Gli scali meridionali movimentano merci per oltre il 42% del totale nazionale. Hanno l' esperienza di un territorio che utilizza il mare per il 62% del suo import-export. Puntare sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi i nostri porti e, allo stesso tempo impostare una Virusexit Strategy. L' esponente di Srm ha poi affermato che occorre dare rilancio immediato alle Zone economiche speciali e a quelle logistiche semplificate. L' obiettivo è dare impulso ulteriore agli investimenti imprenditoriali. "Al momento, tuttavia, questi strumenti, pur decollati in punto procedurale, sembrano anch' essi in una fase di stallo tecnico per la mancanza dei decreti di attuazione sulla semplificazione amministrativa. Le Zes non sono strumenti che producono effetti nell' immediato, ma servono per aumentare la credibilità di un sistema portuale e logistico e, se ben integrati con Zone Franche portuali possono avere effetti importanti per un territorio attraverso l' esenzione di Iva e dazi per le merci extra Ue, dando la possibilità di stoccare merci in magazzino in attesa della ripresa del mercato. Si tratta di uno stimolo al commercio internazionale non da poco". Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.

Rapporto 'Italian Maritime Economy' di SRM

Italia leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo

Redazione

NAPOLI SRM ha presentato il settimo Rapporto annuale Italian Maritime Economy alla Stazione Marittima di Napoli, nell'ambito della Naples Shipping Week, manifestazione di cui SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) è il Knowledge Partner. Il Rapporto 2020 analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità. Ad aprire il convegno l'intervento in collegamento video del presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, e a seguire i saluti introduttivi di Paolo Scudieri, presidente di SRM, e Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo. Dopo la presentazione del Rapporto a cura di Massimo Deandreis, direttore generale SRM, e Alessandro Panaro (nella foto), responsabile Maritime & Energy SRM si è svolta una tavola rotonda che ha visto la partecipazione di Andrea Angelino, Cfo Country Italia Enel e AD Enel Logistics; Paolo Garonna, segretario generale FeBAF Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; Mario Mattioli, presidente Confitarma; Ferdinando Nelli Feroci, presidente IAI Istituto Affari Internazionali e Ugo Patroni Griffi, **Assoporti**. Nel suo intervento, Paolo Scudieri ha il Rapporto di SRM prende in considerazione quest'anno che è particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale; SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati. Per Giuseppe Nargi, invece, la fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. In sintesi, il Rapporto Italian Maritime Economy ha evidenziato che il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale veicolo dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del Pil globale. Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell'attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di teu e che il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. L'impatto del Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi cinque mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell'export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi

The screenshot shows the website interface for the report. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main content area features the title 'Rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM' and a sub-headline 'Italia leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo'. Below this is a photo of Alessandro Panaro, with a caption identifying him as the responsible for Maritime & Energy at SRM. To the right, there's a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, including one about '350 miliardi concessi a 4560 imprese toscane' and another about 'Ancora progetto di trasformazione del Molo 104'. At the bottom, there's a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with links to 'MEDITERRANEO MARITTIMO', 'INFRASTRUTTURE PORTUALI', 'MEDITERRANEO MARITTIMO', and 'MEDITERRANEO MARITTIMO'.

di altri settori: oil (+ 11%) e dry (+ 42%). Significativo è anche l'elevato numero di blank sailing rotte cancellate per mancanza di carico che ha riguardato tutte le principali direttrici. Il fenomeno ha raggiunto a fine Maggio 2,7 milioni di teu, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di teu persi a livello globale per il 2020. Ma la pandemia ha avuto un impatto significativo anche sulla Belt and Road Initiative:



Messaggero Marittimo

Focus

su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta gravemente colpito. Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A Luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un + 68% su Luglio 2019. Venendo al nostro Paese, l'Italian Maritime Economy riferisce che nel primo semestre di quest'anno l'import-export via mare ha subito l'impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell'11% circa. Ma l'Italia resta sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 246 mln di tonnellate di merci trasportate, con una quota di mercato del 39%. Infine, il mare assorbe il 36% dell'interscambio italiano, mentre il trasporto su strada segna ancora il 50% del traffico merci.

Fuochi: "Per crescere dobbiamo ripartire dal Piano della Logistica" / L'INTERVISTA

Milano - Qual è il bilancio che può fare di questa prima parte di 2020? «Disponendo di un network presente in tutto il mondo la nostra azienda è riuscita a contenere la riduzione del fatturato e far fronte ai lockdown dei vari Paesi - risponde Riccardo Fuochi, numero uno di Logwin - Siamo ricorsi allo smart working, cercando di utilizzare il meno possibile la cassa integrazione. Devo riconoscere che abbiamo avuto una grandissima collaborazione da parte di tutti i nostri dipendenti che hanno saputo fare 'squadra' consentendoci di gestire le nostre attività con la stessa efficienza di prima dell' emergenza». Quali sono, oggi, le priorità che dovrebbero essere portate avanti dalle Autorità di sistema portuale per fronteggiare l' emergenza Covid? «Le Autorità di sistema Portuale da sole possono fare ben poco. E' inderogabile una programmazione completa che parta dal Governo e occorre che venga istituito un Ministero del Mare che possa raggruppare tutte le competenze oggi frazionate in più ministeri sull' esempio di quanto fatto recentemente in Francia. Un altro fattore determinante è l' integrazione tra sistemi portuali e logistica, con l' implementazione di ZES o ZLS». Quali sono le prospettive della sua azienda/attività per i prossimi mesi? «Pur con le difficoltà di un mercato incerto e condizionato dai problemi sanitari, siamo moderatamente ottimisti su una ripresa dei traffici. Il nostro gruppo e' molto attento all' innovazione e a nuovi progetti. Ad esempio siamo stati tra i primi ad organizzare treni da e verso la Cina ed ora stiamo proponendo un servizio camionistico diretto tra diverse località della Cina e Milano. Considerando la difficoltà di reperire spazio sui voli e l' elevato costo dei noli aerei, questo servizio consente di trasportare le merci in massimo 15 giorni door/door con tariffe di oltre il 50% inferiori alla via aerea». La logistica è uno dei fattori di debolezza del sistema produttivo italiano: quali sono gli interventi che a suo avviso dovrebbero essere portati avanti senza indugi? «Innanzitutto le infrastrutture. Lasciamo da parte i ponti sullo stretto e concentriamoci nei progetti già in essere accelerando la realizzazione di tutte le opere già in corso. Terzo valico, gronda, Tav ecc. La posizione dell' Italia consente di creare strutture logistiche per la redistribuzione in tutta Europa, invertendo il trend Nord-Sud. Non solo, concentriamo l' attenzione sui Paesi del Nord e Centro Africa. Riprendiamo il Piano della logistica, aggiornandolo alle nuove necessità e tecnologie».



IL SALONE DI GENOVA

Nautica, il settore tiene e fa rotta sulle reti d'impresa

Positivo il sentiment degli imprenditori Crescono i patti di filiera

Raoul de Forcade

La crisi determinata dalla pandemia di coronavirus sembra aver colpito la nautica meno di altri settori. E le imprese del comparto appaiono moderatamente ottimiste sull'andamento dell'anno nautico appena concluso (1 settembre 2019 - 31 agosto 2020) e sul 2021. Intanto cresce, all'interno della filiera, il numero delle aziende (662) che utilizzano i contratti di rete (arrivati a 409) per fare massa critica: lo rileva un'indagine di Retimpresa (di Confindustria) che sarà presentata oggi alla 60° edizione del Salone nautico di Genova. I dati sulla resilienza delle aziende della nautica sono stati divulgati ieri da Stefano Pagani, responsabile dell'ufficio studi di Confindustria nautica, che ha anche illustrato la nuova edizione de La nautica in cifre, la pubblicazione che, ogni anno, disegna lo stato di salute del settore e che, d'ora in poi, si intollererà Log (lo strumento di bordo che indica la velocità di una barca). A dispetto delle stime effettuate durante il lockdown, che ipotizzavano, ha detto Pagani, una riduzione del fatturato di almeno il 13% per le imprese del comparto, «appare possibile una chiusura dell'anno solare 2020 con una tenuta complessiva del settore», grazie al

fatto che, già dal 27 aprile 2020, molte imprese della filiera sono ripartite, seguite subito dopo da charter e leasing nautico, rimettendo in moto il ciclo produttivo. Una situazione che si riflette sul sentiment degli imprenditori. Secondo un sondaggio compiuto tra gli iscritti di Confindustria nautica, ha evidenziato Pagani, il 51,1% del campione appare ottimista in merito al fatturato dell'anno nautico appena concluso (il 29,4% prevede una crescita e il 21,7% prefigura stabilità). Resta, peraltro, un 48% che invece teme una flessione. Entrando maggiormente nel particolare, emerge, ha proseguito Pagani, «una distribuzione dei trend di variazione di fatturato molto eterogenea: l'11,5% del campione stima una crescita oltre il 15%, il 17,9% fino al 15%, il 21,7% una sostanziale stabilità, il 32,6% una riduzione di fatturato fino al 15% e il 16,3% oltre tale soglia». Per il 2021, invece, ha concluso Pagani, il 78,8% degli imprenditori prevede crescita o stabilità e il 21,2% una flessione del fatturato. Incoraggiante la performance del leasing nautico.

«Nel 2020 - ha detto Carlo Mescieri, presidente di Assilea - tutti i settori del leasing e del noleggio a lungo termine hanno un segno negativo e lo stipulato complessivo segna -25%. Tutti tranne la nautica che, nei primi nove mesi del 2020, ha già fatto tutti i volumi del 2019, totalizzando +30%. È un forte segnale anche per il Governo, chiamato a disciplinare il nuovo regime fiscale del leasing nautico (con un aumento previsto dell'Iva dall'11 al 22%, ndr)». Nell'anno del Covid, comunque, a dare impulso alle imprese nautiche hanno contribuito anche i contratti di rete. Lo spiega Alessandro Gianneschi, vicepresidente di Confindustria nautica e membro del consiglio generale di Retimpresa, il quale illustra i risultati dell'indagine Le imprese della filiera nautica in rete. Al 3 settembre 2020, spiega, «sono complessivamente 662 le imprese della filiera nautica in rete, coinvolte in 409 contratti di rete. Ciò sta a indicare che il 6,4% dei contratti di rete in Italia conta sulla partecipazione di almeno un'impresa della filiera. Nell'ultimo anno nautico si è registrato un positivo aumento delle imprese della filiera in rete, con un tasso di crescita del 19%: in valori assoluti +107 imprese». Inoltre, all'interno delle 409 reti della nautica, sono nate interrelazioni con altre realtà aziendali: «si contano - dice Gianneschi - 3.015 imprese di altri settori con cui le aziende della filiera





Il Sole 24 Ore

Focus

in esame hanno attivato rapporti collaborativi». Le 662 aziende all' interno delle reti "nautiche", mostra la ricerca, scelgono, per il 77%, di aggregarsi con la formula della rete-contratto (priva di soggettività giuridica) e per il 23% con quella della rete-soggetto (con identità giuridica propria). Guardando, poi, alle aree geografiche, le imprese della filiera in rete sono presenti su tutto il territorio nazionale, a eccezione del Molise. E sono distribuite per il 58% al Nord, per il 24% al centro e per il 19% al Sud. A livello regionale, è la Lombardia la prima regione per numero di imprese della nautica in rete (118), seguita da Lazio (74), Veneto (72), Liguria (58), Emilia-Romagna (55) e Toscana (54). «Retimpresa - sottolinea Gianneschi - ha dato forza alle aziende anche di fronte alla pandemia, ottimizzando, grazie appunto al supporto della rete, le situazioni di alcune aziende che si sono trovate in difficoltà». Per quanto riguarda le performance della nautica nel 2019, l' anno si è chiuso con una crescita a due cifre, per il quinto anno consecutivo, del fatturato del settore (+12% sul 2018), arrivato a 4,78 miliardi di euro. E sono in aumento, del 5,4%, anche gli addetti effettivi del comparto industriale. Secondo le elaborazioni di Fondazione Edison (su dati Istat e Itc-Un Comtrade), illustrate da Marco Fortis, «l' Italia figura al secondo posto nella classifica 2019 degli esportatori mondiali nel settore della cantieristica nautica, con 2,6 miliardi di dollari e il 15% di quota export mondiale, in crescita del 19,6% rispetto al 2018». Per quanto riguarda, invece, il saldo commerciale nel settore della cantieristica nautica, «l' Italia - ha detto Fortis - si classifica prima, con un totale complessivo 2,2 miliardi di dollari». © RIPRODUZIONE RISERVATA.