



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 13 ottobre 2020**



Prime Pagine

13/10/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 13/10/2020	7
13/10/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 13/10/2020	8
13/10/2020	Il Foglio Prima pagina del 13/10/2020	9
13/10/2020	Il Giornale Prima pagina del 13/10/2020	10
13/10/2020	Il Giorno Prima pagina del 13/10/2020	11
13/10/2020	Il Manifesto Prima pagina del 13/10/2020	12
13/10/2020	Il Mattino Prima pagina del 13/10/2020	13
13/10/2020	Il Messaggero Prima pagina del 13/10/2020	14
13/10/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 13/10/2020	15
13/10/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 13/10/2020	16
13/10/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 13/10/2020	17
13/10/2020	Il Tempo Prima pagina del 13/10/2020	18
13/10/2020	Italia Oggi Prima pagina del 13/10/2020	19
13/10/2020	La Nazione Prima pagina del 13/10/2020	20
13/10/2020	La Repubblica Prima pagina del 13/10/2020	21
13/10/2020	La Stampa Prima pagina del 13/10/2020	22
13/10/2020	MF Prima pagina del 13/10/2020	23

Trieste

13/10/2020	Messaggero Veneto Pagina 31 Isler: «Globalizzazione frenata dal Covid ma soltanto in modo temporaneo»	24
13/10/2020	Messaggero Veneto Pagina 41 Traffici marittimi, è il tempo dell'incertezza Zerbini: «Flussi ridisegnati dalle materie prime»	26

Venezia

13/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17 Autorità per la laguna, legge approvata E giovedì torna l'acqua alta a 130 cm	28
------------	--	----

Savona, Vado

13/10/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 39	<i>ELENA ROMANATO</i>	31
<hr/>			

Genova, Voltri

13/10/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		32
<hr/>			
13/10/2020	Il Secolo XIX Pagina 12	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	33
<hr/>			
13/10/2020	Il Secolo XIX Pagina 12	<i>FRANCESCO FERRARI</i>	34
<hr/>			
12/10/2020	Il Nautilus		35
<hr/>			
12/10/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	36
<hr/>			
12/10/2020	Shipping Italy		37
<hr/>			
12/10/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	38
<hr/>			
12/10/2020	Informare		39
<hr/>			
12/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	40
<hr/>			
12/10/2020	Informare		41
<hr/>			
12/10/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	42
<hr/>			
12/10/2020	Shipping Italy		43
<hr/>			

La Spezia

13/10/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 18	<i>LAURA IVANI</i>	44
<hr/>			
12/10/2020	Citta della Spezia		45
<hr/>			
12/10/2020	Citta della Spezia		46
<hr/>			

Livorno

12/10/2020	Corriere Marittimo		47
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

13/10/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 13 *M.M.* 48
Ferrari nomina Verucci nel comitato di gestione

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

13/10/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 31 49
Ex Tubimar, molluschi non contaminati

Napoli

13/10/2020 **Il Mattino** Pagina 11 50
Ma gli altri scali del Mezzogiorno restano indietro nonostante le Zes

12/10/2020 **IlFattoVesuviano** *Da Matteo Trione* 52
Porto di Napoli: Trasportounito ottiene più controlli e servizi per i camionisti

12/10/2020 **Informazioni Marittime** 53
Napoli, l' autotrasporto chiede una logistica allargata

Bari

12/10/2020 **Informare** 54
Completato il processo di formazione del Documento di Pianificazione Strategica del sistema portuale dell' Adriatico Meridionale

12/10/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 55
Al Seatrade protagonista il progetto Themis

12/10/2020 **The Medi Telegraph** 56
Adsp Adriatico meridionale, ok alla Pianificazione strategica

Brindisi

13/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 12 57
Gnl Edison: dibattito aperto «Basta strumentalizzazioni»

Taranto

13/10/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 9 *Domenico Palmiotti* 59
Il piano per Taranto oltre l' Ilva: ospedale, porto e zona franca

13/10/2020 **La Repubblica** Pagina 13 *DAL NOSTRO INVIATO GIULIANO FOSCHINI* 61
Il governo riapre il cantiere Taranto Conte: svolta green all' Ilva coi fondi Ue

13/10/2020 **La Repubblica** Pagina 13 63
"Per gli investimenti al porto non esiste nessun pericolo cinese"

13/10/2020 **Il Manifesto** Pagina 5 64
Conte a Taranto: tanti nastri tagliati per la «svolta green», ma Ilva resta un rebus

13/10/2020 **Il Mattino** Pagina 11 66
Taranto, dal premier via al porto "cinese"

13/10/2020	Il Messaggero Pagina 19	68
<hr/>		
13/10/2020	Libero Pagina 8	70
<hr/>		
13/10/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 2	71
<hr/>		
13/10/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 3	73
<hr/>		
12/10/2020	Affari Italiani	75
<hr/>		
12/10/2020	AskaneWS	77
<hr/>		
12/10/2020	Shipping Italy	78
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

13/10/2020	La Nuova Sardegna Pagina 33	<i>DI GIANDOMENICO MELE</i> 79
<hr/>		
13/10/2020	La Nuova Sardegna Pagina 33	80
<hr/>		

Cagliari

12/10/2020	Ansa	81
<hr/>		
12/10/2020	Informare	82
<hr/>		
12/10/2020	Informatore Navale	83
<hr/>		
12/10/2020	Informazioni Marittime	84
<hr/>		
12/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 85
<hr/>		
12/10/2020	Port News	86
<hr/>		
12/10/2020	The Medi Telegraph	87
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

12/10/2020	AmNotizie	88
<hr/>		
12/10/2020	TempoStretto	<i>Salvatore Di Trapani</i> 89
<hr/>		

Focus

12/10/2020	il nautilus	90
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it

SCARPA
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.



Pianeta rosso
Oggi la notte di Marte
Mai così brillante
di **Paolo Virtuani**
a pagina 25



Domani gratis
Storie, interviste e ricette
La grande libertà
della «cucina veg»
di **Isabella Fantigrossi**
a pagina 27 e nell'inserto Cook

SCARPA
SCARPA.NET



THE ORIGINAL MOJITO.

Il governo vara il nuovo Dpcm: sugli spazi privati solo raccomandazioni. Contagi in calo, ma crescono i ricoveri

Cene in casa e gite, ecco i limiti

«Non più di 6 invitati». Le Regioni: didattica a distanza alle superiori. No di Azzolina

COME PESA L'IDENTITÀ

di **Angelo Panebianco**

Perché, eccezione fatta per i commenti più o meno rassegnati di pochi osservatori della vita pubblica e le lamentele di qualche amministratore locale, la questione del Mes è praticamente scomparsa dal radar politici del Paese? Può sembrare assurdo, a prima vista. Perché nel momento in cui ripartono i contagi non possiamo disporre di una massa di denaro utilizzabile per fronteggiare la nuova sollecitazione del sistema sanitario e, al suo posto, ricorriamo a risorse che dovrebbero servire ad altro? Il movimento «No-Mes» — molto più potente di quello «No-Vax» dal momento che ne fa parte una bella fetta della classe politico-parlamentare — è stato fino ad oggi vincente per tre ragioni. In primo luogo perché, in politica, quando la razionalità si scontra con l'identità, la razionalità esce di solito sconfitta. In secondo luogo, perché nelle democrazie parlamentari i numeri contano e il partito più forte della coalizione di governo prevale quasi sempre quando è in gioco ciò che esso considera un «valore non negoziabile», ossia qualcosa su cui quel partito ha deciso di giocare l'identità di fronte agli elettori. In terzo luogo perché il partito più debole della coalizione di governo può spuntarla contro tali valori non negoziabili solo se dispone di un potere di ricatto.

continua a pagina 30

di **Monica Guerzoni** e **Florenza Sarzanini**

Nuovo decreto contro i contagi. Anche in casa non si potranno invitare più di 6 persone. Le Regioni: più didattica a distanza. No di Azzolina. Conte: escluso altri lockdown.

da pagina 2 a pagina 13

IL CASO DI VERCELLI

Così un positivo ne ha infettati 126

di **Margherita De Bac**

a pagine 10

GIANNELLI



REGOLE SENZA SPETTACOLO

I rituali e la tv: l'ansia di marzo

di **Pierluigi Battista**

Ci comunichino seccamente quello che dobbiamo fare, le restrizioni, i divieti, gli obblighi che derivano dal Dpcm. Facciamo tutto, è necessario. Ma il rituale del premier in tv, quello no, non è necessario, trasmette ansia, l'ansia di marzo. Non ne abbiamo bisogno.

continua a pagina 5

Aveva 76 anni Era ricoverato allo Spallanzani. Cordoglio da tutta Italia



Francesco Totti, 44 anni, in panchina col papà Enzo detto «lo sceriffo» e morto ieri a 76 anni di coronavirus. In una foto del 2009

Addio al padre di Totti: il virus uccide lo «sceriffo»

di **Luca Valdiserri**

È morto Enzo Totti, padre dell'ex capitano della Lazio Francesco. Aveva 76 anni ed era ricoverato allo Spallanzani dopo aver contratto il Covid-19. Era conosciuto come lo «sceriffo»: figura fondamentale per il campione, sempre presente a tutte le trasferte del figlio.

a pagina 10

Gli Usa I sondaggi e le incertezze



Donald Trump, 74 anni, saluta un marine alla Casa Bianca

Ma adesso Trump può ancora vincere le elezioni?

di **Massimo Gaggi**

I sondaggi sono pressoché unanimi nel dare Joe Biden in vantaggio su Donald Trump a livello nazionale (+11%) e in quasi tutti gli Stati in bilico, decisivi per l'esito delle presidenziali: dalla Pennsylvania al Michigan passando per Wisconsin e Nevada.

continua a pagina 17

PELL'ERA ACCUSATO DI PEDOFILIA

Il «grazie» del Papa al cardinale assolto

di **Gian Guido Vecchi**

«**L**a ringrazio per la testimonianza»: con queste parole papa Francesco ha salutato il cardinale australiano George Pell ritornato in Vaticano, per la prima volta, dopo il carcere e il proscioglimento.

a pagina 21

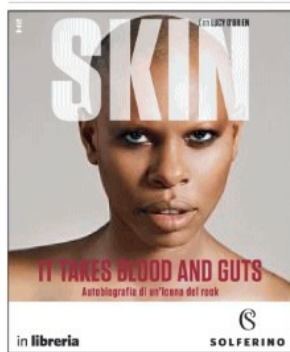
L'ACCUSA DEI PM DI MILANO

«Uber, un sistema per rider disperati»

di **Luigi Ferrarella**

Caporalato tra i rider: «Davanti a un esterno — raccomandava la manager Uber — non dire mai più "abbiamo creato un sistema per disperati", i panni sporchi vanno lavati in casa». In 9 verso il processo a Milano.

a pagina 20



SKIN
IT TAKES BLOOD AND GUTS
Autobiografia di un'icena del rock
in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

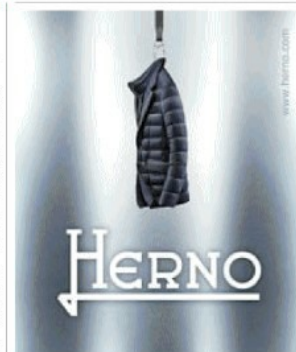
di **Massimo Gramellini**

Se il mio vicino di casa organizza una festa con quaranta ospiti che innaffiano l'ascensore di starnuti, pronto a nascondersi dentro gli armadi dove in era pre-virus infilava le amanti, devo sentirmi un verme se segnalo il fatto alla polizia? O se non lo segnalo? Ecco uno di quei dilemmi che una politica decente non dovrebbe neanche mettermi nelle condizioni di porli. La delazione, o segnalazione, come pudicamente la si definisce nella neolingua dei buoni, è una nobaccia che sa di Germania Est. Tifilla quell'ombra che è presente in ogni essere umano, compresi i migliori: l'invidia, il rancore, il sottile piacere di nuocere agli altri con l'alibi di farlo per il bene di tutti. O anche, più innocentemente, la tendenza a dilatare in buona fede i segnali d'al-

Segnalare con cura

larme in base ai propri pregiudizi. Ci si chiede continuamente di supplire a mestieri che un tempo erano affidati agli esperti, dalle operazioni bancarie all'assemblaggio di un mobile. Lo spionaggio lo lascerai ancora ai professionisti. Quantomeno, mi cautelerei dall'eccesso di zelo dei delatori, comminando pene adeguate non solo a chi alimenta il contagio, ma anche a chi alimenta il malanno, «segnalando» assembramenti sospetti in modo esagerato o distorto, per il solo gusto di farlo. P.s. Però la mamma di Ladispoli positiva al tampone che organizza ben due feste di compleanno per il pupo, quella forse l'avrei «segnalata» pure io. Perché i figli non so' piezz' e Covid.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



HERNO

01013
Pubb. Intern. Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1. DD.MM. 001
9 771120 498108





La Lega pensa di lasciare il gruppo europeo con la Le Pen e a Roma si astiene sul Recovery Fund. Fallita la spallata a Conte, Salvini ritorna berlusconiano?



Martedì 13 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 283
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
 Spedizione ab. postale D.L. 353/05 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CRITICITÀ

Scuola: un mese di lezioni, manca ancora la Sanità

● **CORLAZZOLI E BELLA SALA**
A PAG. 4-5

LE INCHIESTE SULL'ENI

Nessuna risposta ai pm: Monaco copre i Descalzi



● **LILLO** A PAG. 9

L'ORAC NON VEDE NULLA

L'Anticorruzione lombarda è cieca su ogni scandalo

● **BARBACETTO** A PAG. 8

L'INDAGINE A MILANO

Il commercialista della Lega e le Srl in Lussemburgo

● **MILOSA** A PAG. 8

«ERETICO E ROSSO»

Gli anti Papa da destra a Rep al Corriere

» **Gad Lerner**

Non sono cristiano e tantomeno vorrei passare per papista, benché provi ammirazione nei confronti di Jorge Mario Bergoglio. Mi suscitano rispettosa estraneità le stesse definizioni canoniche con cui viene incoronato Sommo Romano Pontefice, Vicario di Cristo, Pastore della Chiesa universale, Sua Santità. Considero perciò salutare la ventata di pensiero critico che sprigiona.

A PAG. 17



ROMA Ieri assemblea cittadina: una prova degli Stati generali

Raggi, l'idea delle Comunarie per compattare i 5S spaccati

■ Tra i 5Stelle si discute se mettere ai voti la candidatura della sindaco tra gli iscritti su Rousseau. Un modo per darle più forza. Intanto Carlo Calenda si fa pregare e non ha ancora sciolto la riserva

● **DE CAROLIS E ZANCA** A PAG. 6



Il Cavalier Bollito

» **Marco Travaglio**

Ho trovato! Da mesi domandavo che ci faccia Giulio Gallera ancora all'assessorato alla Sanità della Lombardia e cosa debba fare di più per essere accompagnato alla porta e smettere di fare danni in aggiunta al Covid. Non è bastato che il 23 febbraio i suoi dirigenti riaprirono il pronto soccorso di Alzano senza sanificarlo poco dopo l'esplosione del contagio. Non è bastata l'ordinanza che invitava le Rsa a ospitare i malati di Covid appena dimessi dagli ospedali, per un banale equivoco tra il concetto di guarigione e quello di non-contagiosità. Non sono bastati i suoi no alla zona rossa in Val Seriana e la sua ignoranza della legge 833/1978 che gliela consentiva ma lui l'ha scoperta ("Ah, già!") solo quando ne ha parlato Conte, manco fosse una leggina qualunque non quella intitolata "Istituzione del Servizio Sanitario nazionale" che regola i suoi poteri. Non è bastata la tragicommedia del Bertolaso Hospital, la terapia intensiva costruita in Fiera a distanze siderali dal più vicino ospedale, costata 30 milioni e rimasta ovviamente deserta. Non è bastata l'ordinanza che imponeva le mascherine all'aperto in Lombardia e, siccome non ce n'erano, suggeriva alternative tipo "sciarphe o foulardi" (ma anche, ad libitum, maschere da sub, cappucci massonici, colli di visone, burqa, caschi da parrucchiere o palombaro o astronauta, passamontagna da rapinatore, elmi da crociato, maschere di carnevale, zucche di Halloween ecc.).

Non è bastata la lettera di tutti gli Ordini dei medici della Lombardia che faceva a pezzi le sue scelte e la sua risposta che li accusava di "fare politica". Non è bastata neppure la sua pur notevole spiegazione dell'indice RO (la media statistica delle persone infettate da ogni positivo): "L'indice di contagio in Lombardia è allo 0,51: vuol dire che bisogna trovare due persone infette allo stesso momento per infettare me. E non è così semplice trovarle. Questa è l'efficacia della nostra azione e ciò che ci fa star tranquilli". Forse l'han lasciato lì per divertirsi a fingersi positivi e sentirci dire: "Mi spiti pure in faccia, tanto per contagiarmi dovete essere in due". O perché ha battuto la testa giocando a paddle e si sperava che fosse rinvistito. Invece il Gallera della seconda ondata è ancor più Gallera di prima: sui vaccini dell'influenza ha fatto un tal caso che ora li paga 26 euro l'uno anziché 5, l'Aifa gli ha bocciato quelli cinesi. E noi tutti li a domandarci come possa restare assessore. Poi un amico mi ha girato una sua intervista del 2018 a un sito gastronomico, con uno strepitoso coming out: "Sono Cavaliere del Bollito Misto". Quindi ogni sera lo servono in tavola sul carrello dei lessi, in salsa verde. Ora bisogna soltanto attendere che lo levino dal menu.

COVID-19 LOCKDOWN A LONDRA, MACRON CI PENSA, SOS SPAGNA

L'Europa richiude e l'Italia socchiude



DA NOI: BASTA FESTE IN CASA, STOP MOVIDA E LIMITI AI BAR

● **DE MICCO, MANTOVANI, PASCHETTI E RONCHETTI** A PAG. 2-3

MORIREMO TUTTI (DI DPCM APOCRIFI)

● **Selvaggia Lucarelli**

Io credo che alla fine ci estingueremo tutti. E non per il Covid, ma per il Dpcm. Il Dpcm (o meglio, la bozza circolata) farà una strage. A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Ti anni? Candidati a pag. 6
- **Ranieri Marziani** su Roma a pag. 11
- **Scanzi** Sovranismo caciaroni a pag. 11
- **Montanari** Scuola e Asl in tilt a pag. 11
- **Gismondo** Oms e bugie cinesi a pag. 3
- **Valentini** Scalfari, Conte e Rep a pag. 13

SCHIAFFO A PUTIN

Gas e concorrenza sleale: la Polonia contro la Gazprom



● **IACCARINO** A PAG. 15

LE NOVITÀ IN LIBRERIA

Tutti gli scrittori debuttanti nel 2020-2021

● **TRUZZI E VISSANI** A PAG. 18

La cattiveria

La Lombardia acquista 100 mila dosi di vaccino non autorizzate. Manca la firma del cognato di Fontana

WWW.SPINOZZA.IT





il Giornale

01013
9 771124 883006

MARTEDÌ 13 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 243 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
CSA 1124/971 F. Sarda s.d. r.l. - torino@csa.it

LE NUOVE MISURE ANTI COVID

SCUOLA A RISCHIO

Arriva il Dpcm: stop a calcetto e movida all'aperto, locali chiusi a mezzanotte e limiti alle feste. E le Regioni chiedono lezioni on line per le superiori

FALLITO IL BLITZ SUI CONTROLLI DI POLIZIA NELLE NOSTRE CASE

Francesca Angeli, Giuseppe Marino e Patricia Tagliaferri

Nessun nuovo lockdown, ma nuove regole, sperando siano sufficienti a rallentare i contagi. Niente movida, stretta su feste private e in casa, obbligo di mascherina in macchina e in scooter quando si viaggia con non conviventi. Il provvedimento oggi. Salta il blitz di Speranza dentro le case degli italiani.

con **Cuomo** e **Cesaretti** da pagina 2 a pagina 6

CHI SCARICA LE COLPE SULLA POPOLAZIONE

di **Alessandro Sallusti**

Accantonata, forse per il momento, l'insana idea di mandarci polizia e spioni in casa a controllare come ci distanziamo tra le mura domestiche, per cercare di arginare la seconda ondata del virus ci si ributta sulle scuole. Per le Regioni l'idea, sapremo in queste ore se diventerà realtà oppure no, è quella di chiudere in tutto o in parte gli istituti superiori e ripristinare le lezioni a distanza come al tempo del lockdown generale. I ragazzi, evidentemente, sono ritenuti focolai di contagi per via della loro naturale propensione alla promiscuità e allo scarso rispetto delle regole.

In realtà le cose non stanno esattamente così: chiudere le scuole è un atto di resa, l'ammissione di non essere stati capaci di fare, in tanti mesi di annunci e proclami, una riapertura in sicurezza. Perché certo, i ragazzi saranno anche vivaci (e questo sarebbe dovuto essere noto da sempre), ma in definitiva sono stati abbandonati a loro stessi. Hai voglia infatti a pregarli di stare distanziati se al mattino li costringi ad andare a scuola pigiati come sardine su bus e metrò perché l'annunciato potenziamento del trasporto pubblico non è mai partito; puoi anzi scagliarti in raccomandazioni quando poi la maggior parte delle aule a un mese dalla riapertura non è ancora stata dotata di attrezzature idonee (i famosi banchi monoposto e quant'altro); si possono invocare ed evocare tutti i controlli possibili, ma se migliaia di cattedre sono tuttora scoperte e il personale ausiliario è insufficiente non si può certo andare lontano nella prevenzione rigorosa.

No, i cattivi di questa storia non sono gli studenti, è il procedere, tanto per cambiare, alla carlona. Adesso il governo dirà che le scuole e i trasporti sono di competenza delle Regioni, le Regioni faranno sapere che è il governo che non le ha messe nelle condizioni economiche ed operative di fare fronte al problema nei modi concordati. Insomma, assisteremo al solito scaricabarile. Che poi, che senso ha? È scontato che i ragazzi continueranno, giustamente, a frequentarsi come e forse più di prima fuori dagli orari di lezione. Già, ma a quel punto ministri e governatori se ne laveranno le mani e potranno dire: colpa loro, non nostra. Perché in questo Paese la colpa, chissà perché, è sempre di qualcun altro.

SHOW DI KIM JONG-UN

Anche i comunisti piangono (ma sono lacrime di cocodrillo)

Manila Alfano



TURBATO Kim Jong-un si è commosso durante una parata

Lacrime di Kim Jong-un. Ovvero, anche i cattivi piangono. Nella gigantesca, scenografica parata hanno sfilato per le vie di Pyongyang le nuove armi strategiche, un nuovo missile balistico intercontinentale. Ma quello che ha fatto il giro del mondo è il suo volto rigato dalle lacrime. Commozione o, piuttosto, una colossale messinscena? Che sia l'effetto di quella malattia tenuta il più possibile segreta che lo sta umanizzando?

a pagina 17

LO SCENARIO

Prove di dialogo sul Recovery fund

di **Adalberto Signore**

Sono passati oltre sei mesi dall'ultimo contatto tra Giuseppe Conte e i leader dell'opposizione. Esattamente 195 giorni da quel primo aprile in cui il premier incontrò a Palazzo Chigi Matteo Salvini, Giorgia Meloni e Antonio Tajani per un confronto sulle misure per fare fronte all'emergenza Covid-19. Da allora più nulla, al netto di un tentativo di faccia a faccia ai primi di luglio, naufragato nel nulla anche per la scelta poco (...)

segue a pagina 8

VOTO AI 18ENNI

Quell'eterna suggestione di ringiovanire il Senato

di **Paolo Guzzanti**

Ah, quel vecchio sogno accarezzato per anni dal vecchio Pci: togliere al Senato qualsiasi relazione con l'età matura - la parola Senato vuole dire infatti «assemblea degli anziani» - e rincorrere il voto dei giovanissimi. Ci provarono, non riuscirono e adesso quello stesso (...)

segue a pagina 12

PEGGIORI D'EUROPA

Verità sulle tasse Ci rubano il 48% dello stipendio

Antonio Signorini

Uno studio dei commercialisti (*Analisi della pressione fiscale in Italia, in Europa e nel mondo*) ha stimato che se si sottrae l'economia sommersa (215 miliardi l'anno, pari al 12 per cento del Pil), la pressione fiscale raggiunge il 48,2 per cento. È il 5,8% in più rispetto alla stima ufficiale, che è calcolata con un semplice rapporto tra entrate complessive e ricchezza prodotta, senza calcolare l'effetto distortivo dell'evasione. Il 48,2% è quindi quanto pesa veramente il fisco su tutti i contribuenti che pagano ogni anno le tasse.

con **Bulian** e **Zacché** alle pagine 10-11

IL PERSONAGGIO

La seconda vita di Formigoni Insegnante dalle suore

di **Stefano Zurlo**

Per lui è un ritorno al passato in bianco e nero: alla Caritativa nella Bassa, seguendo gli insegnamenti di don Giussani. Ma è anche un modo per onorare il debito con la giustizia. Roberto Formigoni gioca la carta dell'affidamento in prova ai servizi sociali e chiede di poter (...)

segue a pagina 15

ESCE IL LIBRO «RITRATTI DI CAMPIONI»: IL PRESIDENTE PERCASSI

Vi racconto il dio della Dea Atalanta

di **Vittorio Feltri**

Antonio Percassi non se la tira da divo, odia la mondanità, èppure è un padreterno che, pur passando inosservato, domina la scena da dietro le quinte. D'altronde non solo è bergamasco, quindi schivo e addirittura scontroso, ma si porta sulle forti spalle l'aggravante di essere nato a Clusone, in Valseriana, aspra come il carattere dei suoi abitanti che parlano un dialetto talmente incomprensibile

ai forestieri da non sembrare di ceppo indoeuropeo. L'uomo, grande imprenditore, merita di essere raccontato attraverso le sue mirabili opere.

Figlio di un modesto costruttore di case, Antonio (Tone) mentre studia da geometra con profitto (si diploma in fretta) sfoga la sua passione per il calcio, giocando nei ragazzi dell'Atalanta, da cui una domenica fu prelevato e buttato (...)

segue a pagina 29

DUE ESPERTI AMERICANI

Gli economisti che vincono il Nobel con le «aste»

Rodolfo Parietti

a pagina 19

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP



Francesco Ponzi
cio Ponzi SpA

Indagini patrimoniali
per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

MILANO ROMA

ponzi.com

ponzi@ponzi.com

ponziinvestigazioni.com

Numero Verde

800-013458

IL GIORNO

MARTEDÌ 13 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, il dirigente scolastico provinciale Bussetti

Nomine dei prof in ritardo
«Gli ispettori? Inviati a lavori ormai conclusi»

Dedori a pagina 12



Lodi, la battaglia di una madre

«Una trappola per mio figlio Ditemi perché»

D'Elia a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Il giro di vite entra anche nelle case

Il nuovo Dpcm raccomanda di limitare le cene tra amici a un massimo di 6 persone. Per ora niente controlli a domicilio Coprifuoco per i locali. Scuola, saltano le gite. Un gruppo di governatori: didattica a distanza alle superiori. No del governo

Servizi da p. 3 a p. 11

C'è un problema, oltre al Covid

Lo schiavismo dei tre euro a consegna

Michele Brambilla

Ricordate? Ne parliamo qui durante il lockdown, riflettendo su un aspetto che ci pareva del tutto trascurato. E cioè sulla constatazione di un fatto: che a tenerci vivi in quel periodo di «chiusura per Covid» erano stati i lavoratori meno pagati: i rider che ci portavano a casa la spesa, le pizze i farmaci i pacchi acquistati online eccetera; e poi le cassiere dei supermercati, gli infermieri, le forze dell'ordine che garantivano i controlli, gli autisti dei camion che trasportavano le merci, gli edicolanti eccetera. Lavoravano - garantendo i servizi essenziali e rischiando la pelle - le categorie meno tutelate e peggio retribuite. Strano, no?

Continua a pagina 2

ENZO TOTTI DETTO 'LO SCERIFFO' STRONCATO DAL COVID A 76 ANNI IL DOLORE DEL CAPITANO: GRAZIE PAPÀ, MI HAI INSEGNATO TUTTO



Francesco Totti, 44 anni, con il padre Enzo, 76, morto allo Spallanzani

ERA MIO PADRE

Franci a pagina 10

DALLE CITTÀ

Milano

Migranti in rivolta al Cpr: due tentano la fuga

Palma nelle Cronache

Milano

Tumori pediatrici La Lorenzin: «Si varino i decreti»

Anastasio nelle Cronache

Milano

Salgono i contagi Si ampliano le terapie intensive

Bonezzi nelle Cronache



Nel Ravennate l'esasperazione dei cittadini
Come nei film da incubo Paese invaso dai pavoni

Servadei a pagina 16



La canzone cult del rocker la più amata della radio
L'alba d'Italia è chiara Tutti cresciuti con Vasco

Di Clemente a pagina 17

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.



Giovedì l'ExtraTerrestre

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



Le Monde diplomatique

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



Visioni

INTERVISTA Kristin Hersh racconta il suo nuovo album insieme ai Throwing Muses: «Sun Racket» Paola De Angelis pagina 12

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,30

MARTEDÌ 13 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 244

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

LUNGO CONFRONTO TRA GOVERNO E REGIONI SUL NUOVO DPCM. CONTAGI PIÙ BASSI MA CON MENO TAMPONI

Chiusure, la stretta vien di notte

■ L'ultimo ostacolo sulla strada del nuovo Dpcm e delle restrizioni in arrivo per contrastare l'avanzata del Covid-19 è l'incontro tra governo e Regioni, subito prima del vertice dei capidelegazione che dovrebbe licenziare il testo. La trattativa frena la corsa del premier che da Taranto e poi

di nuovo nel pomeriggio, aveva annunciato il provvedimento per ieri sera. Le Regioni chiedono invece tempo «per ragionarci». Nulla da obiettare sulla nuova proposta del governo, lo stop alle gite scolastiche. Le Regioni insistono però sulla didattica a distanza per le ultime due classi

delle medie superiori, individuata come soluzione al sovraccollamento dei trasporti locali.

Il vero problema è l'impatto delle nuove misure su alcuni settori, in particolare su quello già più colpito: ristoranti, bar, pub, i locali della movida.

COLOMBO, CAPOCCI PAGINE 2,3

CONTE A TARANTO PER LA SVOLTA GREEN Nastri tagliati e favori alla Nato

■ Il presidente del Consiglio e tanti ministri a Taranto per il piano Cis. Prima pietra per l'ospedale San Cataldo e inaugurazione della facoltà di medicina. Ben

200 milioni per allargare la base Nato e bloccare le mire cinesi sul porto. L'Ilva invece rimane un rebus: incontro inconcludente con i sindacati. LEONE PAGINA 5

all'interno



Maggioranza

Nadef, i giallo-rossi ora vedono la soglia Segnali alla destra

Tra domani e giovedì il governo ha bisogno della maggioranza assoluta sia alla camera che al senato. Il virus ha reso tutto più difficile, ma Forza Italia non tifa per la crisi

ANDREA FABOZZI PAGINA 2

Amministrative

Roma, Raggi chiama Di Battista. Pd in cerca d'autore

Lo scontro interno al M5S si sposta sulle elezioni romane della prossima primavera. La sindaca Raggi schiera dalla sua parte Di Battista. Tra Calenda e Pd il matrimonio si allontana

SANTORO, CARUGATI PAGINA 6

Usa verso il voto

Corte suprema, la battaglia (persa) dei dem al senato

Al via le audizioni di Amy Barrett. La giudice che Trump vuole eleggere subito. Biden: «Attacciamola non per la sua fede, ma perché vuole abolire l'Obamacare in piena pandemia»

MARINA CATUCCI PAGINA 9

foto di Dino Fracchia



Concorso in caporalato per dieci manager di Uber Italy e delle agenzie interinali: procacciano richiedenti asilo per le consegne a domicilio. Ai rider tre euro l'ora e sottrazione anche delle mance. La procura di Milano chiude l'indagine: «Un sistema per disperati» pagina 5

INTERVISTA A PABLO IGLESIAS

«Io vittima, contro di me la foga della politica»



■ «Impossibile che il Tribunale supremo mi accusi», il vicepresidente del governo Sánchez, e leader di Unidas Podemos, spiega cosa c'è dietro al «caso Dina»: «In Spagna c'è un allarme per la politicizzazione della giustizia. Ci sono certi settori a cui non piace la democrazia quando non vincono loro». LUCA TANCREDI BARONE PAGINA 7

Lavoro

I contratti nel paese con i salari più bassi d'Europa

ROBERTO ROMANO, ANNA VARIATO, PAOLO MARANZANO

In questi giorni sono emerse la durezza e l'incomprensione sul rinnovo dei contratti, così come un certo silenzio da parte del Governo. Quest'ultimo non è obbligato a intervenire nelle dispute tra le parti sociali. — segue a pagina 15 —

BANGLADESH

Da oggi per gli stupratori ci sarà la pena di morte



■ La nuova misura sarà approvata oggi dal governo, dopo numerose manifestazioni. Migliaia di persone, soprattutto studenti e giovani donne, hanno sfilato per le strade urlando slogan come «impiccate gli stupratori», a seguito dell'ennesima violenza di gruppo contro una donna. MATTEO MIAVALDI A PAGINA 8

Migranti/governo

Navi hot spot tra vergogna e propaganda

FILIPPO MIRAGLIA

La scelta del governo di risolvere con le «navi quarantena» i problemi legati all'accoglienza di persone che arrivano via mare dal nord Africa in periodo di covid è, oltre che sbagliata dal punto di vista sanitario, davvero poco comprensibile. — segue a pagina 15 —

Lele Corvi



01033 Barcode information





€ 1,20 ANNO CIVILE N° 283 ITALIA... PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 26/L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 13 Ottobre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - € 0,10

Il libro

Renzo e Lucia, un prequel dei «Promessi Sposi» per parlare di attualità

Francesco Mannoni a pag. 14



La commedia

Vanzina: «Il mio film sul lockdown nel mirino dei leoni da tastiera»

Oscar Cosulich a pag. 15



Le restrizioni e la legge TRA LE MURA DOMESTICHE C'È UN LIMITE

Serena Sileoni

La storia del divieto di feste private può finire solo in due modi: o male o malissimo. Partendo dallo scenario peggiore ma improbabile, il nuovo, annunciato decreto del presidente del Consiglio proibirà le feste private. Se dovesse fare capolino una norma del genere, avrebbe solo due possibilità: o essere inutile o essere pericolosa. Per essere efficace, la norma dovrebbe introdurre un nuovo motivo di sanità attraverso cui la pubblica sicurezza possa procedere all'accertamento. La Costituzione prevede che tale norma debba essere approvata dal Parlamento.

Continua a pag. 34

Vietati i gruppi dopo le 21

►Pronto il nuovo Dpcm. Movida, di sera non si potrà sostare in piedi nei giardini e davanti a bar e scuole Stop alle feste nei locali pubblici e privati. Nozze massimo in 30. In casa raccomandati non più di 6 ospiti

Tifosi in lutto Era ricoverato allo Spallanzani



Francesco Totti abbraccia suo padre Enzo. È morto per Covid, aveva 76 anni

Addio allo «Sceriffo» Enzo Totti il Covid uccide il papà del Pupone

Ugo Trani a pag. 8

Il giro di vite del governo nel tentativo di arginare la seconda ondata dell'epidemia è arrivato. Dunque, confermato il divieto di assembramenti in gruppo dopo le 21. Non si potrà stazionare all'esterno di bar, locali e scuole mentre sarà possibile per i locali restare aperti fino alle 24 ma solo se hanno la disponibilità di posti a sedere. Tetto di partecipanti alle cerimonie: massimo 30 invitati mentre per i raduni in famiglia (cioè in casa) il governo "raccomanda" la massima attenzione: uso della mascherina e non più di sei persone. Bassi, Dimito, Evangelisti e Gentili alle pagg. 2 e 3

La circolare

Per tornare a scuola basta un test rapido negativo

Lorena Loiacono a pag. 6



L'intervista Ranieri Guerra (Oms)

«La letalità resta elevata ma il vaccino è in arrivo»

Marco Esposito a pag. 7



Debiti e responsabilità EPIDEMIA IL PASSO LENTO DELL'EUROPA

Francesco Grillo

Ieri sono stati centomila i nuovi contagi in Europa ed è un numero che ci rende, di nuovo, il continente più colpito dalla pandemia. Secondo l'Oms, erano appena 13 mila il 27 maggio 2020 mentre la Commissione Europea faceva il conto di quanto l'emergenza sanitaria fosse costata ai Paesi dell'Unione e stimava in 250 milioni di euro il fabbisogno di investimenti per riparare un'economia devastata dalle chiusure.

Il primo aprile, il giorno più nero che l'Unione - totalmente ferma - ha dovuto vivere in questo anno spezzato in due dal virus, i casi erano "solo" 403 mila.

Continua a pag. 34

Napoli, il focolaio degli anziani «Ma sono tutti asintomatici»

Residenza ai Colli Aminei: 48 positivi. Grave una suora

Maria Chiara Autisio

Quarantotto i casi positivi su 225 tamponi effettuati tra la giornata di venerdì e quella domenica all'interno di una residenza per anziani ai Colli Aminei a Napoli. Paura e preoccupazione nell'Istituto «Povere figlie della visitazione di Maria», struttura di oltre seimila metri quadrati su tre piani. Contagiate anche sei suore delle quali una versa al momento in condizioni gravi. Il focolaio si sarebbe sviluppato al primo piano della struttura. I pazienti sono tutti asintomatici.

A pag. 5

Il caso

Odisea tra ospedali aperta un'inchiesta sul 70enne morto

Leandro Del Gaudio

Le registrazioni del 118, i referti, le cartelle cliniche. Ma anche il numero dei posti disponibili al Pellegrini e al Cotugno e quelli liberi nella rete ospedaliera regionale: sono i punti dell'indagine sulla morte di un 70enne napoletano positivo al Covid.

In Cronaca

Il retroscena

Caos posti letto De Luca striglia i direttori generali

Adolfo Pappalardo

Servono subito più posti letto nella rete ospedaliera della Campania. Il governatore Vincenzo De Luca ha strigliato i direttori generali di Asl e aziende ospedaliere. In particolare serve un'accelerazione nell'allestimento dei posti in terapia sub-intensiva.

A pag. 4

La misura Via libera alla zona franca, le Zes non decollano Taranto, porto free tax: Napoli al palo

Il governo punta tutto sul porto di Taranto ma evita ancora lo scottante dossier Iva. Il premier Conte ha firmato il protocollo per l'istituzione della zona franca doganale, con una prima azienda già candidata all'insediamento nell'area: il gruppo Ferretti che produce yacht di lusso e che lì, nonostante le pressioni contrarie provenienti dagli Usa (dal 2012 il gruppo è in mano a capitali cinesi), farà sorgere il suo settimo stabilimento in Italia dando lavoro a 200 persone. Ma le altre Zes - come Napoli - sono ancora al palo.

Giusy Franzese e Nando Santonastaso a pag. 11

Il premio

Il Nobel ai due economisti maghi dei prezzi delle aste

Luca Cifoni

I premi Nobel per la Medicina, la fisica o la chimica vengono spesso assegnati agli autori di scoperte che in modo diretto o indiretto hanno influito sulla vita delle persone comuni. Si può pensare che questo succeda meno con il Nobel per l'economia (che in realtà non fu istituito dall'inventore della dinamite ma viene assegnato ogni anno in suo onore dalla banca centrale svedese).

Continua a pag. 34

Le trame vaticane



Francesco e Pell faccia a faccia ad alta tensione

Giansoldati a pag. 13

Il caso Oggi la Lega discute di diritti tv e non di Covid Il calcio guarda il dito e non la luna

Francesco De Luca

I presidenti di serie A tornano a riunirsi oggi a Milano per discutere sull'ingresso di un miliardario fondo privato (Cvc-Advent-Fsi o Bain-Nb). Nell'ordine del giorno di questa assemblea, a cui non parteciperà in presenza il presidente Paolo Dal Pino (positivo al Covid), non c'è traccia delle gravissime conseguenze della diffusione del virus nel mondo del calcio, arrivate venerdì scorso - giorno in cui sono stati convocati i 20 club della Lega - fino alla cancellazione della partita della Under 21 in Islanda.

Continua a pag. 35

Il verdetto del giudice

L'articolo del codice sportivo che nega il 3-0 per la Juve

Roberto Ventre

Il Napoli attende, domani, il verdetto del giudice sportivo. La speranza del club azzurro, fondata sulle memorie difensive basate sulla causa di forza maggiore per non aver potuto raggiungere Torino dopo l'isolamento imposto dall'Asl per le positività al Covid 19 di Zielinski e Elmas e del collaboratore Costi, è che possa essere stabilita la ripetizione della partita con la Juve.

A pag. 17





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 283 ITALIA
Sped. in A.P. 1033/2002 con L.430/2004 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Martedì 13 Ottobre 2020 • S. Edoardo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Mostra-evento
I marmi Torlonia tesoro per tutti a Villa Caffarelli
92 grandi opere
Larcan a pag. 21



Basket Nba
LeBron, l'anello nel segno di Kobe
titolo ai Lakers
10 anni dopo Bryant
Cordella nello Sport



Diawara positivo
Under 21, troppi casi: con l'Irlanda
giocano i giovani azzurri under 20
Bernardini e Lengua nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messengerocasa.it

Ue e stati membri
Un assetto più moderno per rispondere alla pandemia

Francesco Grillo

Ieri sono stati centomila i nuovi contagi in Europa ed è un numero che ci rende, di nuovo, il continente più colpito dalla pandemia. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, erano appena 13 mila il 27 maggio 2020 mentre la Commissione Europea faceva il conto di quanto l'emergenza sanitaria fosse costata ai Paesi dell'Unione e stimava in 750 miliardi di euro il fabbisogno di investimenti per riparare un'economia devastata dalle chiusure. Il primo aprile, il giorno più nero che l'Unione - totalmente ferma - ha dovuto vivere in questo anno spezzato in due dal virus, i casi erano "solo" 403 mila.

Next Generation Eu (NGEU), da molti considerato un grande salto evolutivo nella storia delle istituzioni europee, rischia di arrivare non prima del prossimo giugno - in una situazione già completamente diversa rispetto al momento in cui fu concepito.

Qualcuno lo ha affiancato per importanza alla vicenda che fu fondamentale per rendere irreversibile la nascita degli Stati Uniti d'America e che, nel 1790, vide l'istituzione di un debito federale su proposta di Alexander Hamilton. E tuttavia sono i numeri della pandemia - solo parzialmente ridimensionati dalla migliore capacità di risposta di società che stanno imparando a convivere con il rischio - a dire anche altro.

Continua a pag. 24

Il governo: no al lockdown «Può uccidere l'economia»

► La preoccupazione di Conte: con un nuovo fermo, si blocca la ripresa Movida: stop alle 21. Sei invitati in casa. Lezioni on line, scontro con le Regioni

ROMA No al lockdown, si teme per la ripresa. Bassi, Dimito, Evangelisti, Gentili e Loiacono da pag. 2 a pag. 5

Muore allo Spallanzani per Covid a 76 anni Enzo, il papà dell'ex capitano



Totti, il dolore più grande lo "Sceriffo" se n'è andato

Francesco Totti con il padre, Enzo, nel 2010 (Foto MANCINI) Trani a pag. 6

Continua a pag. 24

Comunali 2021
Campidoglio ora Calenda è lo sfidante di Raggi

Mario Ajello e Lorenzo De Cicco

Tutto il resto è ancora in alto mare. Solo due punti sono ormai acquisiti nella partita elettorale di Roma: in campo per ora ci sono soltanto Virginia Raggi e Carlo Calenda. La prima è sostenuta un po' sì ma anche un po' no da Di Maio che tiene aperto il dialogo con il Pd. Il secondo ha capito che con il Pd non può andare: troppo distanti su tutto. A pag. 11 Pucci a pag. 11

Guida alle mamme

Cosa fare se i figli hanno la febbre

ROMA Il termometro sale oltre i 38. Al bambino la fronte scotta, non vuole mangiare. Cosa fare in caso di febbre. Massi a pag. 5

Pa e smart working in arrivo il picco di pratiche bloccate

► Lavoro a domicilio per 100mila comunali. Pochi controlli, a rischio servizi essenziali

ROMA Con le nuove disposizioni in materia di smart working resteranno a casa circa centomila comunali, uno su tre. E le pratiche-lumaca rischiano di moltiplicarsi. E' l'effetto del fatto che la Pa tornerà al lavoro da remoto per frenare il virus: il 70% di chi svolge attività considerate smartabili, ovvero circa 800 mila statali, lavorerà in modalità agile. Mancano però i controlli sul "lavoro agile". A pag. 10

Fisco, moratoria finita
Sei mesi per pagare le cartelle congelate

Andrea Bassi

Ancora pochi giorni. Poi il Fisco tornerà a bussare alla porta dei contribuenti. Venerdì scade una delle tante moratorie: sei mesi per pagare. A pag. 18

Polemiche a Hollywood per la scelta dell'israeliana Gal Gadot Bianca o nera? Cleopatra divide

Flavio Pompetti

Di che colore era la pelle di Cleopatra? La questione dibattuta a lungo da storici e accademici torna in primo piano con un nuovo film sulla vita dell'ultima regnante egiziana prima della dominazione romana. Il progetto, che parte dal copione scritto da Laeta Kalogridis per la regia di Patty Jenkins, prevede che la parte protagonista sia interpretata dall'attrice israeliana Gal Gadot. La scelta ha scatenato polemiche roventi sui social media.



L'attrice Gal Gadot, 35 anni

Agricoltura e scienza
Così le biotecnologie possono azzerare l'uso di fitofarmaci

Elena Cattaneo

Negli anni '90 l'Italia era (con la Francia) il Paese leader nelle biotecnologie agrarie in Europa. Poi in tanti hanno deciso di andarsene o di cambiare settore di ricerca. Il motivo? Continua a pag. 24

CAMBIA LA VITA PER LA VERGINE

Buogiorno, Vergine! Immaginate di essere davanti a una frontiera, e che bastino solo pochi passi per raggiungere l'altra parte, che è poi una terra per voi nuova, una vita nuova. Un passaggio facilitato da Venere e dalla Luna, congiunte nel vostro segno. Intanto il vostro passaporto per l'amore è timbrato da Giove, ed ecco la fortuna. Tenete però sotto controllo gli stati d'anima. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Abilitati subito dentisti, farmacisti, veterinari e psicologi Al lavoro senza esame di Stato

ROMA La prima spinta alla riforma l'ha data l'emergenza sanitaria. La necessità di avere rapidamente altri medici in corsia ad assistere i malati contagiati dal coronavirus. Infatti, ha portato a quella norma del "Cura Italia" che, lo scorso marzo, ha consentito ai neo laureati di entrare direttamente nel sistema sanitario nazionale. Senza, cioè, il passaggio dall'esame di Stato. Presto, però, per altre categorie la laurea potrebbe coincidere automaticamente con l'abilitazione professionale: si tratta di odontoiatri, farmacisti, veterinari e psicologi. Acquaviti a pag. 16

Premio a Milgrom e Wilson Economia, Nobel agli scienziati che svelano i segreti delle aste



Luca Cifoni
Il Nobel per l'economia a Paul Milgrom e Robert Wilson è un esempio di studi che in origine potevano essere altamente teorici, ma sono stati poi applicati con successo alla vita di tutti i giorni. Si parla di teoria delle aste pubbliche. A pag. 17

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 13 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna: campagna anti influenzale

Assalto ai vaccini
Il segretario dei medici
«Ci sono per tutti»

De Franchis a pagina 12



Giro di mazzette a Ferrara

Revisioni false
dei tir: la retata
dei furbetti

Malavasi a pagina 13



Il giro di vite entra anche nelle case

Il nuovo Dpcm raccomanda di limitare le cene tra amici a un massimo di 6 persone. Per ora niente controlli a domicilio Coprifuoco per i locali. Scuola, saltano le gite. Un gruppo di governatori: didattica a distanza alle superiori. No del governo

Servizi da p. 3 a p. 11

C'è un problema, oltre al Covid

Lo schiavismo dei tre euro a consegna

Michele Brambilla

Ricordate? Ne parliamo qui durante il lockdown, riflettendo su un aspetto che ci pareva del tutto trascurato. E cioè sulla constatazione di un fatto: che a tenerci vivi in quel periodo di «chiusura per Covid» erano stati i lavoratori meno pagati: i rider che ci portavano a casa la spesa, le pizze i farmaci i pacchi acquistati online eccetera; e poi le cassiere dei supermercati, gli infermieri, le forze dell'ordine che garantivano i controlli, gli autisti dei camion che trasportavano le merci, gli edicolanti eccetera. Lavoravano - garantendo i servizi essenziali e rischiando la pelle - le categorie meno tutelate e peggio retribuite. Strano, no?

Continua a pagina 2

ENZO TOTTI DETTO 'LO SCERIFFO' STRONCATO DAL COVID A 76 ANNI
IL DOLORE DEL CAPITANO: GRAZIE PAPÀ, MI HAI INSEGNATO TUTTO



Francesco Totti, 44 anni, con il padre Enzo, 76, morto allo Spallanzani

ERA MIO PADRE

Francis a pagina 10

DALLE CITTÀ

Bologna, in via Guerrazzi

Troppa gente
assemblata
al bar Maurizio:
400 euro di multa

Ussia in Cronaca

Bologna, lettera di Merola

'Balzello' Passante
Il sindaco insiste
e scrive al ministro

Rosato in Cronaca

Bologna, tegola sui rossoblù

Vertebra rotta
Skov Olsen fuori
un mese e mezzo

Vitali nel QS



Nel Ravennate l'esasperazione dei cittadini

Come nei film da incubo
Paese invaso dai pavoni

Servadei a pagina 16



La canzone cult del rocker la più amata della radio

L'alba d'Italia è chiara
Tutti cresciuti con Vasco

Di Clemente a pagina 17

DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO



ADULTI **JUNIOR**

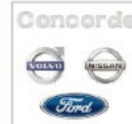
PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE
DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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



MARTEDÌ 13 OTTOBRE 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXCVI - NUMERO 243, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

L'AVVELENAMENTO DELL'OPPOSITORE RUSSO
L'Europa alza la voce con Putin
Sanzioni per il caso Navalny

BONINI / PAGINA 8



DIECI ANNI FA IL DRAMMATICO SALVATAGGIO
Il Cile dimentica i suoi minatori
Gli ex eroi oggi sono senza lavoro

QUANELLA / PAGINA 8



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Crònache	Pagina 8
Giornalisti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Arte	Pagina 30
Cinema-Tv	Pagina 28-33
Sport	Pagina 54

NELLA NOTTE LA RIUNIONE PER LA NUOVA STRETTA: NIENTE GITE SCOLASTICHE, PALESTRE APERTE, DALLE 21 CONSUMAZIONI AI BAR SOLO AI TAVOLI

«Locali chiusi a mezzanotte e limiti agli incontri in casa»

Alcune regioni chiedono lezioni a distanza nei licei per evitare i bus sovrappollati, no del governo

Il decreto del governo per contenere la seconda ondata del coronavirus è pronto. Confermate molte indiscrezioni della vigilia: stop alla movida, con i locali che dovranno chiudere entro mezzanotte e dalle 21 le consumazioni ai bar saranno consentite solo ai tavoli. Niente gite scolastiche e feste in casa limitate a un massimo di sei invitati. In serata è affiorata anche l'ipotesi di ordinare la didattica a distanza per gli studenti degli ultimi anni delle superiori. La proposta è di alcune Regioni. L'obiettivo: cercare di rendere meno affollati bus e metrò, veicoli di contagio. Ma il governo per ora non è convinto.

SERVIZI / PAGINE 2-5

IL COMMENTO

MASSIMO RECALCATI

I FALSI ALLARMI
DI CHI CONDANNA
L'EMERGENZA

Sono sempre più numerose le voci intellettuali, più o meno nobili, da destra e da sinistra, che si sono alzate con vigore in queste ultime settimane allarmate non tanto per la seconda ondata del virus, ma per come la gestione sanitaria dell'epidemia stia generando il rischio di una vera e propria svolta totalitaria del nostro Paese. La riduzione delle libertà individuali, lo svuotamento della democrazia parlamentare pregiudicata dal numero eccessivo di decreti legge, una legislazione sempre più asservita all'emergenza fanno temere per le sorti della nostra democrazia.

SEQUE / PAGINA 11



GENOVA, VIAGGIO NEI VICOLI COLPITI DAL CONTAGIO «AVANTI COSÌ CHIUDIAMO»

GRASSO / PAGINA 5

IL VERTICE TRATTOIEASI

Roberto Scullì

Posti letto e test rapidi
Così la Liguria affronta
la seconda ondata

Cinque nuove strutture a Genova, test rapidi nelle zone più critiche. E nuove restrizioni. Sono le misure ideate dal governatore Giovanni Toti e dai responsabili di Asl e ospedali per affrontare in Liguria la seconda ondata.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI

ROLLI



IL CASO

Paolo Baroni e Marco Bresolin

Recovery Fund,
i soldi arriveranno
solo a metà 2021

Si dovrà attendere almeno la metà del prossimo anno prima di poter attingere alle risorse del Recovery Fund. E intanto tra i progetti italiani rispunta il collegamento tra Calabria e Sicilia attraverso lo Stretto.

GLI ARTICOLI / PAGINA 6

I SERVIZI

Caccia al titanio,
sul Beigua la sfida
tra soldi e Natura

MARCO MENDUNI

Non è la corsa all'oro. È la corsa al titanio. A un giacimento immenso, il più grande d'Europa e forse del mondo. Si trova in Liguria, a dieci chilometri dal mare nel Parco del Beigua. Lì, nel sottosuolo tra Sassello e Urbe, si nascondono più di 400 milioni di tonnellate di un metallo ambissimo (e altrettanto prezioso) per l'industria moderna. Non è una novità e già da decenni quel tesoro nascosto fa gola. Le compagnie estrattive fanno pressing sulla Regione sin dagli anni Settanta, in forza di una concessione che fu accordata nel 1976 ma poi congelata per le proteste degli ambientalisti e dei territori.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

Mercato container:
così Genova
cambia gli equilibri

FRANCESCO FERRARI

Con l'entrata in servizio del terminal di Calata Bettoletto - celebrata ieri dall'arrivo della portacontainer Msc Sena - i porti regolati dall'Authority di Genova e Savona mettono al servizio del mercato una capacità pari alla metà del traffico generato ogni anno dagli scali italiani. Ci sarà spazio per tutti, in un contesto del genere? Probabilmente sì, almeno nel medio termine. Ma, è inutile nasconderselo, con margini troppo esigui per fare dormire sonni tranquilli operatori e mondo del lavoro. Ecco perché, adesso più che mai, diventa indispensabile spostare l'attenzione sui mercati esteri, diventando più competitivi e affidabili. In una parola, più credibili.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

GALLOTTI / PAGINA 12

BUONGIORNO

Esprimo il massimo della solidarietà al popolo italiano, fervido e irriducibile amante della libertà e se la sente frangere sotto i piedi poiché il ministro della Salute e con lui il governo intero intendono vietare le feste casalinghe, e i vicini sono invitati a farsi Stasi, Kgb, Ovra, e denunciare gli inadempienti al primo stappare di prosecco. Vedo girare su internet consigli legali su come preservare l'inviolabilità del domicilio, in assenza di provvedimenti della magistratura, e il mio cuore frema davanti alle barricate di una stirpe indomita, che sarebbe l'orgoglio di un Churchill, e sperando che non finisca col farsi l'autodelencazione postando la foto dei radumi carbonari su Instagram. Sono commosso al cospetto di questo rinascimento democratico, di questa febbrile presa di coscienza dei diritti fondamentali,

È qui la festa? | MATTIA FELTRI

lì, altre volte così sopita, per esempio quando si sono legittimati i trojan, cioè lo spionaggio di Stato, o l'annullamento della prescrizione dei reati, cioè la condanna a essere indagati a vita. Che volete, capita di distrarsi se si è impegnati a organizzare feste. Come qualche giorno fa, quando Giulio Petrelli ha protestato la sua desolazione davanti al Parlamento: arrestato nel 1980 per banda armata, assolto e scarcerato sei anni dopo, non è mai stato risarcito per ingiusta detenzione col motivo che frequentava brutte compagnie, e quindi è stato lui a mettere le procure su una falsa pista. E chi gli ha dato retta? Allora era quieto? Il requieto spirito libertario che oggi percorre e squassa la nazione, ma infine s'è destato e un grido solo si leva dalle Alpi a Lampedusa: o Roma o torte! —

AURUM
OPERAZIONE PROTEZIONE PATRIMONIO FINANZIARIO A BREVE TERMINE

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Orléans)

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

NUOVO
BANCO METALLI

INVESTI IN ORO

Tutela i Tuoi risparmi

RECUPERO ORO e ARGENTO da privati e aziende

GENOVA:
Via Cornigliano n° 36/R - Tel. 010.65.01.501
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00

www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Interventi trainati
Il Mise allinea i limiti di spesa dell'ecobonus alle vecchie detrazioni

Luca De Stefani
— a pagina 31

Retail
Il crollo di trasporti e turismo frena per la prima volta l'e-commerce

Enrico Netti
— a pagina 30



FTSE MIB 18718,77 +0,63% | SPREAD BUND 10Y 123,40 -0,20 | €/S 1,1799 +0,03% | BRENT DTD 40,41 -3,63% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 40-43

Fisco, 9 milioni di cartelle in sei mesi

CONTROLLI

Da venerdì 16 ottobre via agli invii dei ruoli: si ripartirà da quelli datati marzo 2020

I commercialisti: nel 2019 la pressione fiscale aumenta a quota 48,2%

Edizione chiusa in redazione alle 22.45

Ripartenza scaglionata per la riscossione dopo la moratoria da pandemia: il ritorno all'attività ordinaria sarà diluito sui prossimi 6 mesi, per consentire la notifica di 9 milioni di cartelle che da venerdì prossimo il Fisco sarà obbligato a recapitare a cittadini e imprese. Nel 2019, il contenzioso tributario non ha trovato posto l'ulteriore differimento della moratoria. Questo mentre uno studio dei commercialisti denuncia: nel 2019 la pressione fiscale in aumento alla quota record del 48,2%. **Mobili e Parente** — a pag. 3

IL VOTO FINALE DI MONTECITORIO

Decreto agosto, sì definitivo della Camera per il nuovo scostamento da 25 miliardi

— servizio a pagina 3



Ammortamenti, bilanci e bonus: domani la guida alle novità fiscali

— a 0,50 euro più il quotidiano

Ufficio parlamentare bilancio e Bankitalia: più attenti sul debito

CONTI PUBBLICI

Venerdì Cdm sulla manovra Parlamento e allarme Covid: preoccupazione per i voti

Allarme dell'Ufficio parlamentare di bilancio e di Bankitalia sul debito. Per via Nazionale saranno necessarie misure correttive nel tempo per tenere sotto controllo il debito. Que-

sto mentre l'Upb il debito tornerà a salire nel 2021. Cresce la preoccupazione per i voti in Parlamento su Nadel e scostamento di bilancio: pesa l'incognita dei parlamentari che sono assenti per motivi legati al Covid. Un altro potrebbe arrivare da Forza Italia. Venerdì si riunirà il Consiglio dei ministri per l'esame della manovra. Si dovrebbe arrivare al varo del Documento programmatico di bilancio e forse del disegno di legge di bilancio. — **Servizi alle pagine 2 e 8**



Assolombarda Bonomi: «Lombardia locomotiva per trainare il Paese»

Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, è intervenuto ieri all'assemblea generale di Assolombarda, guidata da Alessandro Spada (a destra), che ha chiesto «di chiudere l'epoca del non fare»

Monaci e Orlando — a pag. 4

IN CIRCOLAZIONE 91 MILA MILIARDI DI DOLLARI



Lo scenario. Borse e liquidità valgono più del Pil mondiale, stimato per fine anno a circa 80 mila miliardi di dollari

Liquidità a livelli record, ancora benzina per le Borse

Wall Street, con le maggiori borse internazionali, continua a correre sulla scia soprattutto dell'abbondante liquidità in circolazione stimata a livelli record: oltre 91 mila miliardi di dollari. E questo in un momento in cui la capitalizzazione globale delle Borse si è avvicinata per la prima volta ai 92 mila miliardi di dollari. **Vito Lupo** — a pag. 18

PANORAMA

MERCATI

Al minimo storico il BTP decennale
Lo spread scende a 120 punti base

BTP in grande spolvero sui mercati, sulla scommessa di nuovi stimoli da parte della Bce: lo spread BTP-Bund si è attestato a 120 punti base (dal 123 di venerdì), mal così in basso da oltre 2 anni. Nuovo minimo storico anche per il rendimento del BTP decennale: 0,67%. Anche Wall Street vicina ai record alla vigilia delle trimestrali Usa. — a pagina 19

OLTRE L'EX ILVA

Il rilancio di Taranto: porto, ospedale, zona franca

Prosegue la trattativa tra ArcelorMittal e il governo per il rilancio di Taranto. Ma ieri il premier Giuseppe Conte ha ricordato che il riposizionamento della città su altri settori che non siano l'acciaio e già cominciato: ai via piani per ospedale, porto e zona franca. — a pagina 9

ECONOMIA

LA TEORIA DELLE ASTE È DA NOBEL: PREMIATI DUE MAESTRI AMERICANI

Luca Colombo — a pag. 21

PARLA INGUSCIO (CNR)

«Ricerca vicina alle imprese con i dottorati industriali»

«Con il decollo di dottorati industriali raggiungiamo due obiettivi strategici per il Paese. Con il primo - dice Massimo Inguscio, fisico quantistico e presidente Cnr - avviciamo università e ricerca pubblica alle aziende. Politichiamo in azienda giovani con competenze specialistiche. — a pagina 12

DOMANI CON IL SOLE

Tutto quello che c'è da sapere sul mercato delle obbligazioni

— quattro pagine estraibili

salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Sanità digitale, ecco i piani per spendere bene i fondi Ue

Barbara Gobbi — a pag. 37

Rapporti

PHARMA & BIOTECH

Il ruolo della ricerca nella lotta al Covid

— servizi alle pagine 33-38

Dato

MIGLIORARE LA VOSTRA CYBER SECURITY

Protezione

DA OGGI QUESTO È UN NOSTRO **impegno**



IL GRUPPO IMQ, TRA I LEADER IN EUROPA NELLA VERIFICA DELLA CONFORMITÀ, CREECE E ACQUISISCE DUE NUOVE SOCIETÀ DI SERVIZI NEL SETTORE DELLA CYBER SECURITY E DELLA SOFTWARE SECURITY BY DESIGN.



TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

[imgroup.eu](#)

Covid, pronta la stretta su feste e sport

Via libera alla quarantena di 10 giorni

VERSO IL DPCM

Confronto nella notte fra Governo e Regioni. Nuove misure anche in Gb

In lieve flessione i nuovi contagi Covid in Italia (4.639 nelle ultime 24 ore) a fronte di 85.442 tamponi, 20 mila in meno; ma la pressione sugli ospedali cresce, aumentano i ricoveri e i morti salgono a 39. È il quadro in cui il governo sta definendo il nuovo Dpcm con le misure di contrasto al coronavirus. Ieri il

governo ha illustrato le proposte alle Regioni in un confronto notturno: stop a feste scolastiche e feste private, stretta su movida e ricevimenti dopo le cerimonie, addio a partite di calcio tra amici. Questo mentre il ministero della Salute dà l'ok alla quarantena di 10 giorni con tampone negativo. La Gran Bretagna ha introdotto lo lockdown con tre livelli di gravità a seconda di zone e contagi (tutto chiuso a Liverpool). Livelli di guardia in Francia: a Parigi oltre il 17% dei test positivi e il governo starebbe studiando un coprifuoco serale; domani Macron parla alla nazione. — **Servizi alle pagine 5-6**

14 posti letto

Le Regioni Solo Veneto, Valle d'Aosta e Friuli pronte sulle terapie intensive

Bartoloni e Monaci — a pagina 6

IL PIANO DI RILANCIO

UniCredit, per la holding estera ipotesi di quotazione a Francoforte

Alessandro Graziani



Al vertice. Il ceo Jean Pierre Mustier

UniCredit prova ad accelerare i tempi del progetto di scissione delle attività estere del gruppo. Preannunciato ufficialmente a dicembre 2019 in sede di presentazione del nuovo business plan quadriennale, il piano non avrebbe ancora il consenso unanime del board. Ma il ceo Jean Pierre Mustier sarebbe orientato a portarlo all'approvazione del cda entro fine anno.

L'ultimo schema dell'operazione, secondo tre diverse fonti contattate dal Sole 24 Ore, prevede lo scorporo dalla holding italiana quotata a Milano delle attività estere del gruppo e la successiva IPO della suholding paneuropea a Francoforte. Contattato dal Sole 24 Ore, un portavoce di UniCredit ha risposto «no comment» alle indiscrezioni. — a pagina 14





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 13 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 283 - € 1,20
San Benedetto martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizioni 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

CONTAGIATI E BEFFATI

Prigionieri in Sardegna

Molte famiglie, tra cui diverse romane, bloccate sull'isola e costrette a pagarsi il soggiorno forzoso. Solinas ha chiesto un aereo militare per riportarle a casa ma il Governo non ha nemmeno risposto

Il Tempo di Osho

Massimo 6 ospiti a casa, con la mascherina. E rispunta l'incubo dell'autocertificazione



"Ha cominciato a fa freschetto... me sa che tocca tirà giù le autocertificazioni invernali"

Carta e Di Nitto a pagina 3

DI FRANCESCO STORACE

In Sardegna la quarantena se la sono dovuti pagare di tasca loro. Sono turisti - a centinaia - che erano partiti verso l'isola con una gioia enorme e poi sono precipitati nella disperazione. E non perché le strutture ricettive non fossero all'altezza. La Sardegna è diventata talmente ospitale - ci dice uno di loro - «che ci vogliono tenere qui chissà quanto tempo. Ma i soldi sono i nostri», dice uno dei vacanzieri romani ancora oggi «reclusi» nell'isola. (...) **Segue a pagina 4**

Capitale in emergenza

Aumentano i drive-in ma calano gli infermieri

Sbraga a pagina 15

«Lo sceriffo» aveva 76 anni

Il Covid in casa Totti. È morto papà Enzo



Biafora a pagina 5

Il risanamento di Virginia Raggi è solo un bluff

Atac costa ai romani 50 milioni più di prima

DI FRANCO BECHIS

Appalto della metropolitana

Un'altra volta deserta l'asta per i nuovi treni

Magliaro a pagina 7

C'è una sola cosa che riunisce tutte le anime del Movimento 5 stelle che su altro invece si danno botte da orbi: la ricandidatura di Virginia Raggi a sindaco di Roma. In privato non ci crede quasi nessuno, ma in pubblico lo dicono tutti (...)

Segue a pagina 7

La corsa al Campidoglio

Calenda va avanti anche senza Pd

Di Mario a pagina 8

Commercianti del Centro in crisi

Mozione bipartisan per spegnere i varchi Ztl

Verucci a pagina 3

la S TORACIATA
Quarantena a dieci giorni. Non arriva alla seconda settimana del mese

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
Seguendo, per professione ma anche perché mi piacciono, i programmi televisivi su tutte le reti, mi sono chiesto: perché non inventare un game che rimbalzi, ad esempio, tra Raiuno, Raidue e Raitre, oppure tra Canale5, Retequattro e Italiauno? Penso che, se fosse un buon game, affiezionerebbe il pubblico trasversale a tutte e tre le reti. Anni fa Adolfo Perani, autore di Mike Bongiorno, era bravissimo ad inventare quiz, come pure altri dello stesso giro, ma, purtroppo, come noto, il tempo passa. Saluto il ritorno di Luca Argentero su Raiuno con i nuovi episodi di «Doc - Nelle tue mani», che avevano avuto un buon successo in un passato recente. (...) **Segue a pagina 27**

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO
PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI! COME SOSTITUTI DI UNA DIETA SANA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

LA NAZIONE

MARTEDÌ 13 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La Nazione in campo sulle tratte degli studenti

Incubo virus sui bus: si viaggia ammassati e nessuno fa niente

Fabbri, Scarcella e commento di Pini alle p. 12 e 13



A Greve un focolaio con 4 morti

La Toscana blinda le Rsa «Parenti fuori»

Ciardì a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Il giro di vite entra anche nelle case

Il nuovo Dpcm raccomanda di limitare le cene tra amici a un massimo di 6 persone. Per ora niente controlli a domicilio Coprifuoco per i locali. Scuola, saltano le gite. Un gruppo di governatori: didattica a distanza alle superiori. No del governo

Servizi da p. 3 a p. 11

C'è un problema, oltre al Covid

Lo schiavismo dei tre euro a consegna

Michele Brambilla

Ricordate? Ne parliamo qui durante il lockdown, riflettendo su un aspetto che ci pareva del tutto trascurato. E cioè sulla constatazione di un fatto: che a tenerci vivi in quel periodo di «chiusura per Covid» erano stati i lavoratori meno pagati: i rider che ci portavano a casa la spesa, le pizze i farmaci i pacchi acquistati online eccetera; e poi le cassiere dei supermercati, gli infermieri, le forze dell'ordine che garantivano i controlli, gli autisti dei camion che trasportavano le merci, gli edicolanti eccetera. Lavoravano - garantendo i servizi essenziali e rischiando la pelle - le categorie meno tutelate e peggio retribuite, eppure indispensabili. Strano, no?

Continua a pagina 2

ENZO TOTTI DETTO 'LO SCERIFFO' STRONCATO DAL COVID A 76 ANNI IL DOLORE DEL CAPITANO: GRAZIE PAPÀ, MI HAI INSEGNATO TUTTO



Francesco Totti, 44 anni, con il padre Enzo, 76, morto allo Spallanzani

ERA MIO PADRE

Franci a pagina 10

DALLE CITTÀ

Firenze

Bacio rubato alla studentessa Professore condannato

Brogioni in Cronaca

Firenze

Senza mascherina Picchia i vigili Tre agenti feriti

Servizio in Cronaca

Fiorentina

Fascia di capitano Pezzella c'è e la rivole

Giorgetti nel Qs



Nel Ravennate l'esasperazione dei cittadini

Come nei film da incubo Paese invaso dai pavoni

Servadei a pagina 16



La canzone cult del rocker la più amata della radio

L'alba d'Italia è chiara Tutti cresciuti con Vasco

Di Clemente a pagina 17

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.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N° 242

Martedì 13 ottobre 2020

In Italia € 1,50

Virus, scontro sulla scuola "Torniamo alle lezioni a casa"

Conte presenta il piano del nuovo Dpcm ai governatori, che si dividono sulle misure di prevenzione
Zaia e Toti: "Troppa ressa sui bus. Didattica a distanza alle superiori". Azzolina: non se ne parla neppure
Dietrofront sul no alle feste, solo in trenta ai matrimoni

Mentre il governo presentava le misure del Dpcm di oggi - con la raccomandazione di limitare a 6 i partecipanti alle feste private - le Regioni del Nord hanno chiesto la didattica a distanza per le superiori. Ed è scontro tra esecutivo e governatori.
di Bocci e Ciriaco • alle pagine 2 e 3

Il commento

Un errore da non fare

di **Dario Cresto-Dina**

Se la più grande saggezza è non avere paura, cominciamo dalla scuola, come ha detto un mese fa il presidente della Repubblica Sergio Mattarella a Vo' Euganeo: "La scuola serve a formare cittadini consapevoli, a sconfiggere l'ignoranza con la conoscenza, a frenare le paure con la cultura". Ora non importa se e chi abbia rimesso sul tavolo delle decisioni l'ipotesi di tornare alle lezioni a distanza nelle superiori ed è normale e prudente che se ne discuta, ma c'è un confine che governo e Regioni devono saper vedere e difendere con le stesse energie dedicate a salute e lavoro ed è quello dell'istruzione. I numeri dei bassi contagi in classe rappresentano una magra consolazione se messi accanto a un'altra cifra, gli oltre ottantamila insegnanti che ancora mancano, e alle immagini degli autobus carichi di ragazzi pigiati uno sull'altro in quasi tutte le città italiane. Chiudere le scuole a marzo è stato doloroso, l'ammissione di una resa che ha lasciato un segno nell'apprendimento e nella serenità di migliaia di studenti - e madri e padri -, perché in classe contano sì i professori ma anche il compagno di banco, il confronto quotidiano con il prossimo, la condivisione di successi e sconfitte, persino le divergenze e le liti. È a scuola che mette le radici la società, è a scuola che spesso si trova una seconda famiglia, è a scuola che si impara la libertà con i limiti che ognuno di noi deve accettare per renderla di tutti. Chiuderla un'altra volta, anche se in parte, rischia di essere un errore non più rimediabile.

Proposte da Francia e Germania, pronte ritorsioni anche per Lukashenko

Caso Navalnyj, sanzioni Ue alla Russia

Punto di vista

Ellekappa

-CASO NAVALNYJ-
SANZIONI UE A PUTIN



L'analisi

L'Europa s'è desta

di **Paolo Garimberti**

L'Europa s'è desta. Con la spinta propulsiva dell'asse franco-tedesco sembra aver trovato una coscienza collettiva per sanzionare la Russia per l'avvelenamento di Aleksej Navalnyj. Che sia davvero il primo vagito di quella creatura mitologica cui tanti Altissimi rappresentanti hanno cercato invano di dare un corpo e soprattutto una voce, la politica estera dell'Ue? È sempre prudente farsi guidare dal pessimismo della ragione piuttosto che dall'ottimismo della volontà.
• a pagina 27
Di Feo e Nigro • alle pagine 14 e 15

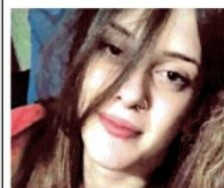
Le storie



I rider di Uber sfruttati e derubati La manager disse: lavoro da disperati

di **Ettore Livini**

Poche tasse e responsabilità e grandi affari.
• a pagina 18
con un articolo di **Luca De Vito**



L'eroina in regalo per i 18 anni Così è morta Maria Chiara

di **Antioco Foils**

Il regalo per i suoi diciotto anni le ha portato via una vita ancora da vivere.
• a pagina 21

ORO ROSSO
PASSIONE
MACELLERIE D'ECCELLENZA
STORIA
PAESAGGIO
TRADIZIONE
CONSORZIO DI TUTELA
TENERA
TRACCIABILITÀ
CARNE
FASSONE
PAGGIO
CONSORZIO DI TUTELA
TENERA
TRACCIABILITÀ
CARNE
MAGRA
AGRICOLTURA
ALPEGGIO
ITALIANA
CERTIFICATA
CONDIZIONE FAMILIARE
RAZZA PIEMONTESE

Coalvi

Premio ai teorici delle aste

Il Nobel all'economia della modernità

di **Francesco Guerrera**

Gli economisti amano chiamare la loro disciplina *the dismal science* - la scienza deprimente - un vecchio scherzo per tentare di alleggerire gli sconcertanti precetti amministrati dagli esperti in materia.
• a pagina 26 con un articolo di **Federico Rampini** • a pagina 22

I Lakers vincono l'Nba

Il trionfo di LeBron eroe americano nel nome di Kobe

di **Emanuela Audisio**

Ora è l'eroe, finalmente. Il vero Mister America. Un quasi patriarca che a 35 anni compiuti ha vinto tutto: 4 titoli Nba con tre squadre diverse, 4 volte Mvp (*most valuable player*) nelle Finals. The Best, insomma.
• a pagina 34 e 35 con un articolo di **Massimo Basile**

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

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

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

con
DVD Montalbano
€ 11,40

NZ



Prato "Artigiano a rischio suicidio" Cancellati debiti per mezzo milione

NICCOLÒ ZANCAN - P. 11

Russia L'Europa sfida Putin Sanzioni per il caso Navalny

EMANUELE BONINI - P. 13



Cile Senza lavoro e dimenticati I minatori salvati non sono più eroi

EMILIANO GUANELLA - PP. 14-15



LA STAMPA



MARTEDÌ 13 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 281 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

IL MINISTERO DELLA SALUTE RIDUCE LA QUARANTENA A 10 GIORNI. DALLE 21 NEI BAR CONSUMAZIONI SOLTANTO SEDUTI

Gite, cene e party: arriva la stretta

Dubbi del Colle sui divieti in casa. Alcune Regioni chiedono la didattica a distanza nei licei. Pronto il Dpcm

LIBERTÀ INDIVIDUALE E SICUREZZA

IPARADOSSI DELLA TIRANNIA SANITARIA

MASSIMO RECALCATI

Sono sempre più numerose le voci intellettuali, più o meno nobili, da destra e da sinistra, che si sono alzate con vigore in queste ultime settimane allarmate non tanto per la seconda ondata del virus, ma per come la gestione sanitaria dell'epidemia stia generando il rischio di una vera e propria svolta totalitaria del nostro Paese. La riduzione delle libertà individuali, lo svuotamento della democrazia parlamentare pregiudicata dal numero eccessivo di decreti legge, una legislazione sempre più asservita all'emergenza fanno temere per le sorti della nostra democrazia. La virata liberticida sarebbe sotto gli occhi di tutti: una dittatura sanitaria avrebbe preso il posto della nostra democrazia. Questo genere di letture appaiono ai miei occhi doppiamente colpevoli.

CONTINUA A PAGINA 21

In arrivo il Dpcm. Il governo prepara la stretta su feste private, gite scolastiche e cene con amici. Dalle 23 nei bar si potrà consumare solo da seduti. Scontro sulla scuola: alcune Regioni chiedono la didattica a distanza nelle superiori, ma Palazzo Chigi è contrario. Il ministro della Salute, Roberto Speranza, ha ridotto la quarantena a dieci giorni. SERVIZI - PP. 2-6

SOLUZIONI DIFFICILI E REGOLE IMPOSSIBILI

IL VACCINO METAFORICO

ELENA STANCANELLI

Un nuovo Dpcm sposta la questione delle regole anti-contagio da una dimensione reale a una dimensionesimbolica. In due modi. Prima fingendo che addentrandosi nei particolari, normando ogni piccolo passaggio della nuova gestualità che ci viene richiesto di adottare, riuscirà più chiaro come comportarsi. Falso, ovviamente. Niente è più efficace e comprensibile di tavole con incisi pochi, chiari e ineccepibili precetti.

CONTINUA A PAGINA 22

LA PARTITA CON L'EUROPA

TRA I PROGETTI SPUNTA IL PASSAGGIO SULLO STRETTO

Niente Recovery Fund fino alla prossima estate

Per vedere le prime risorse del Recovery Fund bisognerà attendere almeno fino a giugno, quando l'Ue comincerà a raccogliere sui mercati quasi 900 miliardi per finanziare le misure straordinarie di ripresa. Alla voce infrastrutture, fra le richieste italiane per i fondi europei spunta l'alta velocità fino a Palermo con il collegamento sullo Stretto. Ursula Von der Leyen attesa a Roma il 20 ottobre. BARONTE E BRISOLIN - P. 8

I FONDI UE E LE INFRASTRUTTURE

QUEI MILIARDI PER RIPARTIRE

PIETRO GARIBALDI

Tutti in Italia hanno capito che dall'Europa arriveranno tanti soldi. A partire dal 2021 avremo a disposizione più di 200 miliardi. - P. 21

IL CASO

Torino-Roma, i musei contro il virus



A Torino l'Egitto mette in rete i paguri con la piattaforma "open access"; a Roma in mostra per la prima volta i marmi della collezione Torlonia ASSALTO E TAMBURRINO - PP. 22-23

IL REPORTAGE

IL PRESIDENTE TORNA A FARE COMIZI

Lurlo della Florida "Dio vuole Trump alla Casa Bianca"

PAOLO MASTROILLI INVIATO A SANFORD (FLORIDA)

«Dio lo ha messo alla Casa Bianca, e infatti lo ha salvato dal Covid. Adesso guai a chi lo tocca. L'unica possibilità che Trump perda le elezioni è se i democratici le rubano». Non resta altro da aggiungere, alla professione di fede di Ms. Ray, Nera, ben piazzata, naturalmente senza mascherina, occupa il primo posto nella fila per entrare al comizio del presidente all'aeroporto di Sanford. Trump, sapendo che questa è l'audience a cui si rivolge, aveva anticipato i temi via Twitter: «Grande impennata della peste cinese in Europa, che la Fake News ci indicavano come esempio, per mettere in cattiva luce gli Usa». - P. 7

IL PERSONAGGIO

QUARTO TITOLO NEL CAMPIONATO NBA

LeBron James il fenomeno oltre il basket

GIULIA ZONCA



Scontri con la polizia: 76 arresti P. 28

Sdraiato, con il sigaro in bocca e la mamma al telefono: è LeBron James ma è anche una bella fetta di America. L'unico cestista nella storia della Nba nominato MVP con tre maglie diverse, il terzo a vincere l'anello con tre squadre: Miami, Cleveland e Los Angeles. - PP. 28-29

BUONGIORNO

Esprimo il massimo della solidarietà al popolo italiano, fervido e irriducibile amante della libertà e se la sente frangere sotto i piedi poiché il ministro della Salute e con lui il governo intero hanno pensato di vietare le feste casalinghe, e i vicini invitati a farsi Stasi, Kgb, Ovra, e denunciare gli inadempienti al primo stappare di prosecco. Vedo girare su Internet consigli legali su come preservare l'inviolabilità del domicilio, in assenza di provvedimenti della magistratura, e il mio cuore freme davanti alle barricate di una stirpe indomita, che sarebbe l'orgoglio di un Churchill, e sperando che non finisca col farsi l'autodelazione postando la foto dei raduni carbonari su Instagram. Sono commosso al cospetto di questo rinascimento democratico, di questa febbrile presa di coscienza dei diritti fon-

È qui la festa?

MATTIA FELTRI

mentali, altre volte così sopita, per esempio quando si sono legittimati i trojan, cioè lo spionaggio di Stato, o l'annullamento della prescrizione dei reati, cioè la condanna a essere indagati a vita. Che volete, capita di distrarsi se si è impegnati a organizzare feste. Come qualche giorno fa, quando Giulio Petrelli ha protestato la sua desolazione davanti al Parlamento: arrestato nel 1980 per banda armata, assolto e scarcerato sei anni dopo, non è mai stato risarcito per ingiusta detenzione col motivo che frequentava brutte compagnie, e quindi è stato lui a mettere le procure su una falsa pista. E chi gli ha dato retta? Allora era quieto l'irrequieto spirito libertario che oggi percorre e squassa la nazione, ma infine s'è destato e un grido solo si leva dalle Alpi a Lampedusa: o Roma o torte!

Advertisement for Nobis Assicurazioni featuring a woman in a headset and the website www.nobis.it

Advertisement for Macallan whisky, featuring a bottle and text: 'IMPORTANTE E SERIA ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA'.



IL CALORE CI UNISCE.



www.italgas.it

Eni avvia la transizione rosa tra i top manager al vertice del gruppo

Luisa Lavagnini sarà la nuova direttrice ricerca & sviluppo, mentre la divisione digitale sarà affidata a Francesca Zari

Bertolino a pagina 15

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Conte: il Made in Italy è un valore per la ripresa

Il premier interviene ai Green Carpet Fashion Awards 2020

Rezk in MF Fashion

Anno XXXIII n. 202
Martedì 13 Ottobre 2020

€2,00 *Classical*



IL CALORE CI UNISCE.



www.italgas.it

Cor MF Fashion n. 202 - € 2,00 - Cor MF Living n. 414 - € 2,00 - Cor MF Magazine n. 100 - € 2,00 - Cor MF n. 100 - € 2,00 - Cor MF n. 100 - € 2,00 - Cor MF n. 100 - € 2,00

CORONAVIRUS LE COMPAGNIE NON POTRANNO OFFRIRE UNA COPERTURA ANTI-PANDEMIA

A rischio le polizze Covid

I riassicuratori mondiali si rifiutano di fare contratti: diventa difficile la prevenzione
L'Ania cerca di mediare con un tavolo di lavoro ma tutti i colossi del settore nicchiano
Anche il governo Conte ha paura: mascherine ovunque e nuovo stop a movida e gite

COLUMBUS DAY: NEGLI USA FESTEGGIA IL NASDAQ (+2,6%), IN ITALIA LO SPREAD (120)



VERSO UNA NUOVA NORMATIVA

La Ue cambia rotta sulle crisi del credito e apre all'uso dei fondi interbancari

SINDACO VENEZIA


Il piano di Brugnaro per un giornale del Nord

CALCIO & BUSINESS

Roma, Friedkin boccia lo stadio di Pallotta
Per i diritti tv arriva l'offerta di Fortress



CERCHI LA SOLUZIONE VELOCE E CONCRETA PER FAR DECOLLARE LA TUA AZIENDA?



CEDI I CREDITI FISCALI PER FINANZIARE GLI INVESTIMENTI

RIMBORSI IVA, IRES, IRAP E CREDITI D'IMPOSTA

Be TAX CLAIMS

06/94.61.69.05

info@befinance.it

befinance.it

CONTATTACI PER OTTENERE UNA NOSTRA VALUTAZIONE

L' ex manager del gruppo Generali ora alla guida dell' Eusme Centre, ponte fra Pmi e Cina «La Via della Seta? Se non a Trieste potrebbe guardare a Fiume, Capodistria o Venezia»

Isler: «Globalizzazione frenata dal Covid ma soltanto in modo temporaneo»

L' INTERVISTA PIÙ CARLO FIUMANÓ Renzo Isler, vive tra Pechino e Trieste. Fra il 2005 e il 2016 è stato direttore generale di Generali China Life e il Ceo di origine non cinese con la più lunga militanza alla guida di una società assicurativa in Cina. Con il Leone ha mantenuto una consulenza che si è conclusa da poco. Dal 1° ottobre guida la task force europea (Eusme Centre) che accompagna le Pmi in Cina. **Isler molti analisti ritengono che l' emergenza Covid abbia congelato la Via della Seta e i grandi piani infrastrutturali cinesi dall' Asia centrale all' Europa mediterranea: che ne pensa?** «È innegabile che la pandemia abbia toccato tutte le economie, grandi e piccole. E anche la Cina ne ha subito i contraccolpi. Tuttavia, grazie ad azioni di contenimento draconiane, si è risolledata relativamente presto e oggi le previsioni parlano di un +3% del Pil per l' intero anno 2020, percentuale che fino allo scorso anno avrebbe fatto crollare le Borse e che invece oggi per noi europei sembra un miraggio». **E la Via della Seta?** «La Cina ha rallentato la marcia ma non ha modificato gli obiettivi di sviluppo degli interscambi commerciali con gli altri paesi. Il recente accordo fra il porto di Trieste e quello di Amburgo sembra essere un segnale che l' interesse a comperarsi fette del porto giuliano sia molto più forte in Europa (Ungheria prima e Germania poi) che non in Cina. Tuttavia il dossier sull' approdo della Via della Seta nell' Alto Adriatico sono convinto che sia ancora nei piani di Pechino che se non a Trieste potrebbe guardare a Fiume, Capodistria o Venezia». **Quanto pesano i dazi americani?** «Non saranno i dazi americani a fermare la Cina. Aziende che sono considerate delle eccellenze nel settore privato cinese, quali Huawei, WeChat, TikTok, Smic, hanno avuto danni dagli embarghi e dai dazi, ma non si sono fermate per questo. Hanno reagito investendo nella produzione domestica di semiconduttori e con nel caso di Huawei con l' entrata in nuovi settori come le auto elettriche». **E l' Europa?** «Per l' Europa ci sono opportunità grazie alla sua posizione di cuscinetto tra Usa e Cina. E bene fanno i politici europei a ricercare e proporre una propria linea d' azione sia politica che commerciale con entrambi. La Cina fa paura ma non bisogna averne paura. Il manico del coltello lo dobbiamo tenere sempre saldamente in mano noi e non svendere i gioielli di famiglia. Pechino fa lo stesso con noi ». **La grande pandemia ha frenato la globalizzazione...** «Sono d' accordo ma lo trovo un fenomeno temporaneo. Il commercio in Cina ne ha risentito indubbiamente ma le esportazioni hanno ripreso a crescere». **Lei dal 1° ottobre ha assunto la guida dell' Agenzia europea per le Pmi in Cina (Eusme Centre): con quali progetti?** «Il piano strategico di questi diciotto mesi è di supportare le Pmi europee che hanno interesse ad entrare per la prima volta o vogliono espandere la loro presenza sul mercato cinese sia essa produttiva



Messaggero Veneto

Trieste

e/o distributiva. Il consorzio che lo supporta è composto da cinque camere di commercio, di cui quella italiana in Cina è leader. Nel business verso la Cina è importante preparare un piano non solo economico finanziario ma anche strategico». Lo Eusme Centre punta a essere un valido ponte di collegamento tra le Pmi europee e il mercato cinese. Chi volesse informarsi sull'organizzazione può accedere al sito <https://www.eusmecentre.org.cn/>. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Traffici marittimi, è il tempo dell'incertezza Zerbini: «Flussi ridisegnati dalle materie prime»

DIEGO D'AMELIO

«La parola chiave è incertezza. Spero che le cose migliorino domattina, ma temo non sarà così e non siamo in grado di dire quando torneranno normali». Sta tutta in una frase la situazione dei traffici marittimi al tempo del Covid. A pronunciarla è il presidente di Trieste Marine Terminal Fabrizio Zerbini, contemplando l'evoluzione globale dello shipping. La società costituita da Msc e ToDelta gestisce i movimenti di container nel porto di Trieste e, dopo aver tenuto nella fase più dura della pandemia, si prepara a un autunno col segno meno e a un 2021 imprevedibile. Negli scali adriatici come in quelli tirrenici, che stanno anche peggio. La fiducia riposta nella fase 2 sfuma e gli operatori sono rassegnati a navigare a vista, in assenza di modelli previsionali credibili. Il contesto è quello da poco presentato nel 7° Rapporto "Italian Maritime Economy" del centro studi Srm, collegato al gruppo Intesa Sanpaolo: stima di un 2020 chiuso con il -7,3% dei traffici marittimi globali (un ritorno ai livelli del 2017), riduzione delle tratte (il cosiddetto blank sailing) e contrazione dei passaggi di container dal Far East attraverso il Canale di Suez (-15% nei primi cinque mesi dell'anno). La Cina smette di trainare: secondo Srm, un quinto dei tremila progetti legati alla Belt and Road Initiative risulta «gravemente colpito». Lo studio evidenzia infine che in Italia l'import-export via mare è sceso drasticamente nel primo semestre: -11% delle tonnellate di merci trasportate e -21% del loro valore. Il quadro è a tinte fosche: Zerbini spiega che «il Covid-19 ha paralizzato l'economia e la ripresa manca. La Cina è mancata su tutte le linee e cali importanti ci sono stati dalle Americhe: la frenata è brusca ovunque. Vale anche per l'Italia. Tmt è riuscita a resistere nella prima parte del 2020 (da gennaio ad agosto c'è stata perfino una crescita del +0,22% dei volumi, ndr), ma il trend è in diminuzione». Il Molo VII, di cui Tmt è concessionaria, segna un -14,8% dei traffici container ad agosto e a settembre il calo è del -9,45% rispetto allo stesso mese del 2019. La diminuzione dei traffici ferroviari segue di conseguenza: da gennaio a settembre il terminal ha movimentato su ferro il -12,4% dei volumi e il -14,5% dei treni: a 382 convogli in meno in confronto all'anno scorso. «Nel caso della ferrovia - ragiona Zerbini - pesano la flessione dei traffici verso il Sud Europa, che ha sentito la recessione già con i primi segni dati dal Covid a inizio anno. Il terminal però ha sempre lavorato, nel rispetto delle norme sulla tutela della salute, grazie all'impegno e alla professionalità di tutto il personale. E pur con minori introiti e maggiori costi per le attività di prevenzione, Tmt ha mantenuto invariato il livello occupazionale». Secondo il presidente di Tmt, «i numeri dimostrano la grande incertezza per il futuro immediato e per il 2021. La recrudescenza del Covid-19 sta impattando sulla fiducia dei consumatori, che sono quelli che attivano le importazioni. Le statistiche parlano di una possibile perdita di 800 mila posti di lavoro solo in Italia e i consumi diminuiscono». Le rotte commerciali sono strettamente legate alla vita quotidiana: «In questo periodo - rileva Zerbini - si registra normalmente un aumento dei traffici dovuto al Natale, ma l'incremento non si nota. In caso di ulteriore lockdown la situazione diventerebbe molto difficile». Basta vedere i dati complessivi del porto di Trieste, che pur va meglio di altri, ma che



Messaggero Veneto

Trieste

per effetto della recessione ha perso nel primo semestre il -13% delle rinfuse liquide, il -10% delle merci varie, il -5% dei ro-ro e il -4% dei container. Dati presentati a luglio come positivi, quando i comunicati ufficiali mostravano però un ottimismo sulla fase successiva, che viene smentito dai fatti. A Venezia va pure peggio: se sono paragonabili il -8,9% delle rinfuse liquide e il -11,4% delle merci varie, si segnala il più cospicuo -13% sui container. Gli analisti immaginano intanto per il futuro il ridisegno delle catene logistiche di fornitura come risposta al Covid. Per Zerbini, «andiamo verso la creazione di zone più baricentriche rispetto a reperibilità delle materie prime, trasformazione e successivo consumo. Questo può essere un vantaggio per i porti dell' Adriatico: una parte della produzione e degli impianti in Asia si stanno già ricollocando in Est Europa e Trieste rappresenta in questo caso il porto più conveniente». Non a caso già oggi gli scali dell' Adriatico stanno soffrendo la crisi Covid meno di quelli tirrenici, potendo sfruttare mercati che grazie anche al minor costo della manodopera hanno continuato a lavorare più intensamente che in Europa occidentale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la difesa di venezia

Autorità per la laguna, legge approvata E giovedì torna l' acqua alta a 130 cm

Se le previsioni saranno confermate potrebbe essere la seconda volta del Mose. Caso San Marco, progetto in Salvaguardia

ALBERTO VITUCCI

L' Autorità per la laguna da ieri è legge dello Stato. La Camera ha approvato il testo già varato dal Senato la settimana scorsa. Con alcuni emendamenti che rafforzano il ruolo del ministero per l' Ambiente. «Si realizza una nuova governance per la laguna», dice soddisfatto il sottosegretario alla Presidenza Andrea Martella, «un obiettivo in cui come governo abbiamo creduto». Intanto prevista acqua alta per le prossime ore. Domani mattina a 100, giovedì mattina alle 10,45 a 130 cm, secondo le indicazioni del Centro maree. Quota a cui il **Mose** si dovrebbe alzare. E giovedì va all' esame della commissione di Salvaguardia anche il progetto per l' insula di San Marco. Primo passo per il via ai lavori, che si potranno concludere entro tre anni. Ipotesi realizzata dal Consorzio Kostruttiva e da Thetis. Costo 40 milioni, 4 per il progetto, fermo nei cassetti dall' inverno scorso. Adesso l' emergenza acque alte ha convinto il Provveditorato ad accelerare. Ci sono i finanziamenti e dunque finalmente i lavori potrebbero partire. Non è un intervento contrapposto a quello delle barriere in vetro, difesa «provvisoria» che si potrebbe fare entro pochi mesi. La Basilica intanto va sott' acqua ogni giorno. In cosa consiste il progetto San Marco? Valvole per chiudere gli accessi dell' acqua dal Bacino alla piazza. Restauro completo dei gatoli e dei cunicoli sotterranei. Una rete formidabile di smaltimento delle acque meteoriche da cui però si infila l' acqua del mare. E poi barriere rimovibili in metallo lungo il rio della Canonica, in bacino Orseolo, sul Molo di San Marco e all' angolo di palazzo Ducale sotto il ponte della Paglia. Interventi diversi da quelli «pesanti» proposti negli anni Novanta dal Consorzio Venezia Nuova, di cui era all' epoca consulente l' architetto Elisabetta Spitz, oggi commissario del **Mose**. La guaina impermeabile venne allora bocciata, per i rischi che comportava verso la storica pavimentazione in masegni della Piazza. L' acqua viene fermata prima di arrivare in Piazza. Per smaltire quella piovana è previsto un sistema di pompe con la centralina realizzata sulla riva di Palazzo Reale. Qualche osservazione e richiesta di modifica è stata avanzata venerdì scorso durante la riunione della sottocommissione di Salvaguardia. Si chiede di verificare bene la compatibilità dell' intervento con quello già previsto - e approvato dal ministero dei Beni culturali - per le barriere davanti alla Basilica. Ma anche con le paratie da installare su parti monumentali di pregio, come il Palazzo Ducale e il retro della Basilica. E infine la compatibilità del progetto con il sistema **Mose**. L' insula di Piazza San Marco garantisce la tenuta dalle aree fino a 110 centimetri. Se il **Mose** non dovesse essere ultimato o dovesse alzarsi solo sopra i 130, come deciso per quest' anno di "avviamento", anche i lavori della Piazza dovrebbero essere rivisti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Laguna, approvata l'Autorità Al Comune i canali interni

Diventa legge il Decreto Agosto che contiene le norme per il nuovo ente che gestirà le paratoie. Unica concessione: il comma che lascia Ca' Farsetti competente sui rii. Stanziati 40 milioni l'anno fino al 2034

SALVAGUARDIA VENEZIA La nuova autorità per la laguna è realtà. A stabilirlo è il decreto Agosto approvato ieri sera alla Camera che all'articolo 95 sancisce al primo comma l'istituzione dell'Autorità per la laguna di Venezia. Un modo per sciogliere il nodo delle misure a salvaguardia della città e della sua laguna, ma anche per mettere una pietra tombale su quello che era il Consorzio Venezia Nuova. Si ripristina così l'ex Magistrato alle acque con più competenze, funzioni e personale, dato che saranno assunte circa un centinaio di persone, spiega il deputato dem Nicola Pellicani: «Sarà costituita la società in house composta dagli ex dipendenti del Consorzio e della Comar, auspicio anche di Thetis». **COMPETENZE** All'autorità, si legge nel secondo comma: «Sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna». E tra i compiti ci saranno quello di progettare e gestire gli interventi di salvaguardia lagunare, vigilare sulle opere pubbliche, gestire la tutela del demanio marittimo, emettere ordinanze, riscuotere le tasse dei canali di competenza statale e regolare la navigazione in laguna. Ad esclusione però delle zone di pertinenza del **Porto** e dei canali interni alla città, tema caro al sindaco Luigi Brugnaro, che più volte aveva ammonito sul rischio che Roma si appropriasse delle decisioni cittadine. Tra le decisioni di pertinenza della nuova autorità ci sarà anche il capitolo Mose, compresa la sua gestione e manutenzione per i quali arriveranno 40 milioni all'anno da Roma fino al 2034, ha reso noto Pellicani. In questo modo si dovrebbe arrivare alla copertura dei costi fissi, stimati in circa 100 milioni l'anno, visto che il personale verrà assunto tutto nella Autorità e nella società strumentale del Mose, **LO SCONTRO POLITICO** «Si chiude finalmente un pezzo di storia che aveva ferito e umiliato la città», afferma il deputato del Pd. Ma Alex Bazzaro, deputato della Lega e neoconsigliere comunale non la prende bene: «Il Governo ha posto la questione di fiducia che ha azzerato ogni dibattito, in commissione il dibattito è stato sterile, rimaneva l'ordine del giorno, con cui speriamo ci sia un impegno a consultare Comune e Regione prima di decidere. Come Lega votiamo no alla fiducia, da veneziano è un no due volte. Non si capisce perché si debba decidere a Roma una variabile che riguarda Venezia». Se dal Pd si plaude alla definizione di un organo che dopo molti anni è stato creato, ora una delle problematiche sarà la gestione del Mose: «Abbiamo creato -prosegue Pellicani- il soggetto che da anni si chiedeva, è un passo avanti: intanto in previsione che i cantieri chiudano il 31 dicembre 2021, il Mose si alzerà oltre i 130 centimetri di acqua alta, poi si era detto in passato, senza scriverlo, di 120, ma è da stabilire». Per Bazzaro la decisione non è coerente con le necessità lagunari: «Il problema riguarda anche il **porto**, che potrebbe trovarsi con cento giorni di chiusura. Ribadisco: com'è possibile che si decida a Roma un problema strettamente veneziano? E poi, sui 40 milioni, fino all'altr'anno si diceva che la manutenzione sarebbe costata cento». **«OBIETTIVO RAGGIUNTO»** A commentare la nuova creatura è stato anche Andrea Martella, sottosegretario alla presidenza del Consiglio: «Un obiettivo raggiunto rapidamente, nel quale come Governo abbiamo creduto, lavorando con determinazione. Si realizza così una nuova governance per la laguna. Uno strumento operativo che guarda al futuro e valorizza questa città speciale». Il Pd esprime soddisfazione e guarda oltre: «L'autorità avrà una forma trasparente, non vogliamo rifare il vecchio Consorzio con gli amici degli amici e delle cricche. Sarà garantita l'occupazione dei





Il Gazzettino

Venezia

sfida, ottenere la continuità di risorse per far fronte alla manutenzione di una città fragile come Venezia, oltre a istituire il Centro Internazionale sui Cambiamenti Climatici». Rammaricato ancora Bazzaro: «L'opera sarà anche nazionale, ma la laguna è veneziana, se poi noi fossimo maggiormente capaci di fare lobby per la città, allora saremmo in grado di portare molti soldin qui». Tomaso Borzomi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

le navi da crociera ripartono dal porto di SAVONA

Costa, dal 3 novembre torna anche Diadema

E dalla primavera Fortuna, Favolosa e Fascinosa

Elena Romanato **Savona** Con la crociera della Smeralda, Costa è tornata a programmare le partenze delle sue navi dal **porto** di **Savona**. Dopo le prime cinque crociere in Italia, fino a metà novembre circa, tutte le settimane sino alla fine del 2021 la Smeralda avrà un itinerario che toccherà Italia, Francia e Spagna. Il 3 novembre tornerà in città anche Diadema, con crociere di 12 giorni alle isole Canarie, di 14 giorni in Egitto e Grecia, e sempre di 14 giorni in Turchia (Queste ultime saranno riproposte anche nell' autunno 2021). A partire dalla primavera del prossimo anno saranno nel nostro **porto** anche Fortuna, Favolosa e Fascinosa, con mini-crociere nel Mediterraneo e crociere di 10 giorni in Portogallo. Per la ripresa dell' attività Costa ha adottato uno specifico protocollo. All' arrivo al Palacrociera, in fasce orarie scaglionate, ogni passeggero è sottoposto al controllo della temperatura, alla verifica del questionario sanitario e a tampone antigenico, con un ulteriore tampone molecolare per i casi sospetti. Anche l' equipaggio è stato sottoposto a test con tampone molecolare in momenti diversi, ed ha fatto una quarantena di 14 giorni. Le escursioni sono protette, per gruppi ristretti di persone, con controllo della temperatura prima di uscire e di rientrare a bordo, e utilizzo di mezzi igienizzati. Le attività sulla nave sono state riorganizzate, in base alle procedure del protocollo di sicurezza. Ad esempio, gli spettacoli vengono ripetuti più volte per gruppi ristretti di persone e i ristoranti offrono solo il servizio al tavolo. I posti nei teatri, show lounge, bar e ristoranti sono stati rivisti per tenere conto del distanziamento. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

ELENA ROMANATO



Il documento

Infrastrutture, formazione e digitale manifesto di Confrtrasporto per i fondi europei

Formazione professionale, transizione verde e digitale, infrastrutture. Sono le tre parole chiave per l' utilizzo dei fondi europei previsti da Next generation Fund secondo Confcommercio- Confrtrasporto, che ha predisposto un apposito ' manifesto' sulla questione. La prima urgenza, in epoca di emergenza Covid, secondo Confrtrasporto è di " riconnettere l' Italia", con la messa a punto di una « mappa sullo stato dei ponti e delle infrastrutture anche per consentire ai trasporti eccezionali di poter circolare in sicurezza». Secondo Confrtrasporto «il Recovery Fund non dovrà dimenticare gli investimenti per l' autotrasporto facilitando l' accesso al credito e agli incentivi da parte delle imprese, e semplificando le procedure amministrative ». Sul fronte della formazione, secondo Confrtrasporto, occorrono «investimenti per gli Istituti Tecnici Superiori della logistica e del mare - spiega l' Organizzazione - per accrescere le competenze digitali dei giovani e lo sviluppo del settore». Poi c' è il ' Green Deal' proposto dalla Commissione europea, che « impone risposte concrete e immediate» come «un ingente piano di finanziamento per il rinnovo del parco mezzi, un piano pluriennale per l' autotrasporto che rafforzi gli incentivi a favore della sostenibilità e un piano di supporto al settore del trasporto marittimo per la riconversione sostenibile dei motori ». Confrtrasporto chiede anche un "piano dei combustibili" per « incentivare la diffusione del gas naturale liquefatto (Gnl)» oltre che un « piano nazionale di elettrificazione delle banchine » dei porti. Confrtrasporto infine ricorda le « infrastrutture per la mobilità, imprescindibili per la competitività dell' Italia in e con l' Europa ». Tra queste identifica come priorità il Corridoio Scandinavo Mediterraneo, compreso il Ponte sullo Stretto di Messina, il Corridoio Reno-Alpi e il Corridoio Mediterraneo. Infine Confrtrasporto sollecita un programma di interventi per la sicurezza stradale dalla " manutenzione straordinaria" delle infrastrutture allo sviluppo delle 'smart roads'. - (n.b.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Dal terminal di Vado Ligure a Livorno La battaglia dei container entra in porto

SIMONE GALLOTTI

La Msc Sena, con quel nome così simile alla città che la ospita oggi in porto, è già il simbolo di un cambiamento epocale non solo per Genova, ma per buona parte degli scali italiani. La prima nave a Calata Bettolo, per quanto piccola, segna comunque l'avvio di un processo di cambiamento che coinvolge tutte le banchine dell'Alto Tirreno. Un domino le cui tessere partono da Livorno e arrivano sino a Vado, passando per La Spezia e appunto Genova. Sono serviti 15 anni e una spesa complessiva di oltre 200 milioni di euro per vedere operativa la banchina genovese, ma per i piani di Msc non basta: la diga è troppo vicina per i mega cargo che Gianluigi Aponte vuole portare a Genova e tra i tempi di progettazione e costruzione dell'opera, Bettolo potrebbe diventare un grande terminal magari tra 15 anni. Le dimensioni sono forzate e ieri la Capitaneria ha dato via libera all'ingresso delle navi da 200 metri di lunghezza, per quelle da quasi 300 metri la strada è in discesa. Sulla larghezza invece sembrano tutti d'accordo: con 32 metri non c'è intralcio al traffico. La "Sena" può trasportare 2.500 teu e ieri ha caricato i container in export per Gioia Tauro e poi per il Mar Nero. A Bettolo contano in questa prima fase di arrivare a 150 mila contenitori ogni anno, ma a regime saranno 800 mila. In quel momento ci sarà l'apice della trasformazione del porto: Msc avrà un terminal poderoso e completerà una parte importante del piano di espansione, dopo la quota nel terminal Rinfuse (con Spinelli) e quella con i Messina nell'ultimo lembo delle banchine di Sampierdarena. Servono ancora due mosse: la nuova diga da un miliardo - che consentirà di realizzare una banchina unica lungo tutto il porto - e forse un trattato di pace con Psa per l'utilizzo del Sech. Msc si allarga a Sampierdarena e Psa continua a gestire il terminal più grande a Pra'. Ecco dove sta la vera rivoluzione: dei tanti operatori, adesso sono rimasti due soli colossi. In mezzo c'è ancora Aldo Spinelli, alleato di Msc in un terminal. Se lo sguardo si allarga a Ponente, c'è l'alleanza tra i cinesi di Cosco e i danesi di Apm (gruppo Maersk) per la piattaforma di Vado. Il conto dice che Genova potrà mettere sul mercato quasi 4 milioni di teu, Savona poco meno di 1 milione. Si arriva facilmente alla metà dell'attuale traffico container movimentato ogni anno in tutta Italia in un tempo non così lontano. «Abbiamo realizzato le infrastrutture a mare e rischiamo adesso di avere una sovracapacità in tutto il Tirreno perché ci siamo dimenticati della logistica - spiega Enrico Ascheri della Filt Cgil - È con quella che dobbiamo rubare traffico ai porti del Nord Europa». Un rischio concreto anche per Roberto Gulli (Uil Trasporti): «Ci sarà già un problema di overcapacity nel breve periodo, ma dobbiamo essere attrattivi come sistema Paese: Genova deve puntare anche sulla velocità delle pratiche doganali». La Spezia è un'altra roccaforte di Msc e anche a Livorno la compagnia ha una bandierina. Con la Darsena Europa, nell'Alto Tirreno ci sarà spazio per almeno altri 4 milioni di teu. Così quattro scali saranno pronti a offrire sul mercato poco meno del totale dell'attuale traffico italiano. Msc ha un enorme vantaggio: non ha solo i terminal, ma anche le navi. E sarà Aponte a decidere dove mandare la merce. Difficile pensare non scelga le proprie banchine. --



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

GUARDARE ALL' ESTERO PER EVITARE AUTOGOL

In un settore abituato a crescere a ritmi forsennati, il tema dell' overcapacity era un problema che nessuno aveva tempo e voglia di affrontare quando il più importante sistema portuale italiano - quello che va da Livorno a Vado Ligure - iniziò a progettare nuovi terminal dedicati al traffico container. Del resto quindici anni fa il mondo dello shipping, sospeso com' era fra euforia ed esaltazione, non aveva altro credo che non fosse la crescita. A qualunque costo. Così, mentre gli armatori rastrellavano navi a prezzi folli sul mercato asiatico, i porti sgomitavano per avere più spazi dove accogliere le merci che quelle navi avrebbero dovuto trasportare. Nessuno aveva previsto né la grande crisi finanziaria del 2008 né tantomeno la pandemia del 2020. Per capire gli effetti di quelle scelte sul mondo di oggi, basti pensare che con l' entrata in servizio del terminal di Calata Bettolo i porti regolati dall' Authority di Genova e Savona metteranno al servizio del mercato una capacità teorica pari alla metà del traffico generato ogni anno dagli scali italiani. Ci sarà spazio per tutti, in un contesto del genere? Probabilmente sì, almeno nel medio termine. Ma, è inutile nasconderselo, con margini troppo esigui per fare dormire sonni tranquilli a operatori e mondo del lavoro. Ecco perché, adesso più che mai, diventa indispensabile spostare l' attenzione sui mercati esteri, diventare più competitivi e affidabili. In una parola, più credibili. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

FRANCESCO FERRARI



Il Nautilus

Genova, Voltri

AdSP MLO: Terminal Calata Bettolo operativo. Approdata MSC Sena

Con l'ingresso della nave MSC Sena nel porto di Genova, con un carico di container provenienti dal Mar Nero, entra in piena operatività il nuovo terminal commerciale di Calata Bettolo. Dopo i lavori di tombamento dello specchio acqueo antistante la vecchia calata, il terminal è strutturato su un banchinamento attuale di 380 metri, con 17 metri di profondità, e può contare su 9 ettari di superficie di cui 7 dedicati alla movimentazione dei container per una capacità massima di 150.000 Teu/anno. Inoltre, è equipaggiato con gru mobili, 3 reachstacker, 2 empty container handler, 3 RTG e 10 terminal Tractor. Una volta completati i lavori si prevede un ulteriore sviluppo e ampliamento del terminal che potrà accogliere maggiori traffici in import e in export. Oggi, Calata Bettolo è pronta ad accogliere i primi tir in ingresso ed entra nella effettiva operatività con la movimentazione dei contenitori della MSC Sena che secondo i piani di navigazione ripartirà dal capoluogo ligure dopo aver caricato container in export, diretta a Gioia Tauro, per poi rifare rotta verso il Mar Nero.



Calata Bettolo, arrivata la MSC Sena. Il comunicato della Guardia costiera

Redazione

Genova - "Con l' attracco della MSC Bhavya nelle giornate dall' 8 al 12 ottobre ha avuto luogo una ulteriore sperimentazione per l' avvio operativo di Calata Bettolo, così come definita nella riunione tra il terminalista, la Capitaneria di **porto** di **Genova** e l' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale lo scorso 16 luglio". Lo si legge in una nota della Guardia costiera genovese. "La sosta ha consentito di verificare la sussistenza dei parametri tecnici e interferenziali, già analizzati in sede di simulazione, tra una unità portacontainer della classe Panamax Max - di dimensioni 294 x 32 metri e capacità di 5.000 TEUs - e il traffico portuale che regolarmente interessa il **porto** di **Genova**. Nei giorni di sosta sono state in particolare monitorate le interazioni dell' unità ormeggiata con le navi in transito nel Canale di Sampierdarena e l' efficacia della specifica configurazione d' ormeggio ". "La sperimentazione si è rivelata un buon test sia per la variegata tipologia e dimensioni di unità che sono transitate in zona, sia per le condizioni meteorologiche verificatesi nel corso dei giorni di sosta. La sperimentazione ha confermato la fattibilità dell' ormeggio a Calata Bettolo per unità fino a 32 metri di larghezza con le prescrizioni individuate e affinate nel corso degli accosti 'non operativi' che si sono succeduti nell' ultimo anno. Tuttavia le valutazioni di dettaglio per unità di 294 metri di lunghezza saranno oggetto di specifiche analisi nei prossimi giorni con l' ausilio dei servizi tecnico-nautici del **porto**. Visti gli esiti positivi della fase sperimentale fin qui condotta, questo pomeriggio ha fatto ingresso nel **porto** la MSC Sena (202 x 32 metri) per dare avvio alle operazioni commerciali di Calata Bettolo".



Calata Bettolo, arrivata la MSC Sena. Il comunicato della Guardia costiera

12 OTTOBRE 2020 - Redazione



Genova - "Con l'attracco della MSC Bhavya nelle giornate dall'8 al 12 ottobre ha avuto luogo una ulteriore sperimentazione per l'avvio operativo di Calata Bettolo, così come definita nella riunione tra il terminalista, la Capitaneria di porto di Genova e l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale lo scorso 16 luglio". Lo si legge in una nota della Guardia costiera genovese.

"La sosta ha consentito di verificare la sussistenza dei parametri tecnici e interferenziali, già analizzati in sede di simulazione, tra una unità portacontainer della classe Panamax Max - di dimensioni 294 x 32 metri e capacità di 5.000 TEUs - e il traffico portuale che regolarmente interessa il porto di Genova. Nei giorni di sosta sono state in particolare monitorate le interazioni dell'unità ormeggiata con le navi in transito nel Canale di Sampierdarena e l'efficacia della specifica configurazione d'ormeggio".

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Shipping Italy

Genova, Voltri

Terminal Bettolo può partire: è approdata Msc Sena. Buone notizie sulle navi da 5.000 Teu (FOTO)

Genova - Alle ore 18 circa del 12 Ottobre 2020, la nave portacontainer Msc Sena è approdata al nuovo Terminal Bettolo del **porto** di **genova** dando il via operativo (anche lato mare) alla nuova banchina in concessione al Gruppo Msc. Fa un certo effetto pensare che questo nuovo terminal è stato concepito nei primi anni Duemila per ospitare sotto la Lanterna le grandi navi portacontainer del futuro e invece è stato inaugurato con una classe di nave portacontainer (da 2.500 Teu) che rappresenta praticamente la fascia minima di portata per questo genere di navi. Ci sono voluti 20 anni per realizzarla e ora entra in attività ma per meno della metà della sua superficie di piazzale complessiva. La nave Msc Sena è arrivata in Italia dai porti del Mar Nero e della Turchia solo parzialmente carica e nelle prossime 24 ore imbarcherà sbarcherà i container in import e caricherà quelli destinati all' export. Lo scalo della nave successivo a **Genova** sarà l' hub di Msc a Gioia Tauro. Sempre a proposito del Terminal Bettolo buone notizie per la shipping company elvetica guidata da Gianluigi Aponte sono arrivate dall' attracco sperimentale e dai test di imbarco e sbarco svolti durante l' ormeggio della nave Msc Bhavya da 5.000 Teu di portata, lunga 294 metri e larga 32. Secondo quanto reso noto dalla Capitaneria di **Porto** non non sono state rilevate criticità operative durante il transito di altre navi nel canale di Sampierdarena e quindi il terminal potrà continuare ad accogliere navi di larghezza massima pari a 32 metri con alcune prescrizioni. La manovra di ormeggio alla banchina dal punto di vista tecnico-nautico rimane "sperimentale" e quindi saranno poste alcune condizioni e limitazioni relative alle condizioni meteo-marine, alla necessità di utilizzare rimorchiatori e altro. "La sosta della nave Msc Bhavya ha consentito di verificare la sussistenza dei parametri tecnici e interferenziali, già analizzati in sede di simulazione, tra una unità portacontainer della classe Panamax Max - di dimensioni 294 x 32 metri e capacità di 5.000 Teu - e il traffico portuale che regolarmente interessa il **porto** di **Genova**. Nei giorni di sosta sono state in particolare monitorate le interazioni dell' unità ormeggiata con le navi in transito nel Canale di Sampierdarena e l' efficacia della specifica configurazione d' ormeggio. La sperimentazione si è rivelata un buon test sia per la variegata tipologia e dimensioni di unità che sono transitate in zona , sia per le condizioni metereologiche verificatesi nel corso dei giorni di sosta" si legge nella nota della Capitaneria.



Genova - Alle ore 18 circa del 12 Ottobre 2020, la nave portacontainer Msc Sena è approdata al nuovo Terminal Bettolo del porto di genova dando il via operativo (anche lato mare) alla nuova banchina in concessione al Gruppo Msc. Fa un certo effetto pensare che questo nuovo terminal è stato concepito nei primi anni Duemila per ospitare

Costa Diadema, tutto l' equipaggio dovrà essere sottoposto a tampone

Redazione

Genova - Gli uffici della Sanità marittima di **Genova** hanno chiesto a Costa Crociere di effettuare tamponi precauzionali a tutto l' equipaggio di Costa Diadema. Lo fa sapere il sito del Secolo XIX . "La nave da crociera è al momento ormeggiata nel **porto** di **Genova** e sta imbarcando passeggeri prima di partire questa sera per un viaggio nel Mediterraneo", scrive il quotidiano genovese. La richiesta da parte della Sanità marittima , ha fatto sapere la compagnia basata a **Genova**, è arrivata dopo che nei giorni scorsi sette passeggeri sbarcati nel **porto** Palermo sono risultati positivi al Covid-19. Tutti i passeggeri, prima di salire e poi una volta terminata la crociera, secondo i protocolli anti-Covid in vigore vengono sottoposti a tampone. La Diadema - noleggiata da un operatore stranieri - partirà stasera, in ritardo rispetto all' orario previsto.

informativa
 Non è alcun partner integrante di questo sito e i contenuti sono specificamente della qualità della nostra redazione. Per accedere all'elenco di tutti i nostri collaboratori e per informazioni, premeditate la navigazione di questo spazio, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa e continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Costa Diadema, tutto l'equipaggio dovrà essere sottoposto a tampone

12 OTTOBRE 2020 - Redazione



Genova - Gli uffici della Sanità marittima di Genova hanno chiesto a Costa Crociere di effettuare tamponi precauzionali a tutto l'equipaggio di Costa Diadema. Lo fa sapere il sito del Secolo XIX. "La nave da crociera è al momento ormeggiata nel porto di Genova e sta imbarcando passeggeri prima di partire questa sera per un viaggio nel Mediterraneo", scrive il quotidiano genovese.

La richiesta da parte della Sanità marittima, ha fatto sapere la compagnia basata a Genova, è arrivata dopo che nei giorni scorsi sette passeggeri sbarcati nel porto Palermo sono risultati positivi al Covid-19. Tutti i passeggeri, prima di salire e poi una volta terminata la crociera, secondo i protocolli anti-Covid in vigore vengono sottoposti a tampone.

La Diadema - noleggiata da un operatore stranieri - partirà stasera, in ritardo rispetto all'orario previsto.

Articoli correlati

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Informare

Genova, Voltri

Venerdì a Genova un seminario sulle concessioni in ambito portuale

È realizzato e promosso da S.I.Po.Tra. in collaborazione con l' AdSP della Liguria Occidentale Venerdì prossimo a Genova, nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** a Palazzo San Giorgio, si terrà il seminario di presentazione del "Rapporto 2019. Le concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti - Le concessioni in ambito **portuale**" realizzato e promosso da S.I.Po.Tra. (Società italiana di Politica dei Trasporti) con la collaborazione dell' ente **portuale**. L' evento si svolgerà sia in presenza, con un numero limitato di partecipanti, sia in remoto, è pertanto necessario registrarsi scrivendo a: info@sipotra.it . Anticipando i temi dell' incontro, AdSP e S.I.Po.Tra. hanno evidenziato la necessità che il processo di riforma della normativa sul settore **portuale** avviato nel 1994 e proseguito nel 2016 sia portato a compimento tenendo anche conto dei trend di mercato che paiono mirare all' integrazione verticale di imprese operanti nel settore del trasporto, desiderose di estendere la propria attività all' interno dei porti come prestatori di servizi portuali anche in conto proprio. Ciò - hanno rilevato - obbliga ad una più matura riflessione sull' indipendenza e la terzietà degli erogatori dei servizi portuali in senso ampio, e degli stessi concessionari di aree demaniali portuali, tanto più in un contesto di apertura degli investimenti a grandissimi players non italiani, con le potenziali implicazioni sistemiche che questo comporta per l' intero **sistema** economico del paese. Programma ore 9:30.



Ancip: "In porto movimento che nega la pandemia"

Redazione

ROMA L'Ancip, Associazione nazionale compagnie imprese portuali, con un comunicato stampa inviato pochi minuti fa, chiede che sia fatta chiarezza su un fatto avvenuto nel porto di Genova: l'autoproduzione delle operazioni di rizzaggio dei trailer a bordo di una nave ro-ro da parte di un vettore armatoriale. In Italia si sta facendo, purtroppo strada -inizia il comunicato- un movimento assurdo che nega l'esistenza di pandemie e i conseguenti obblighi ad indossare, ad esempio, le mascherine. Apprendiamo ora, sconcertati, che esiste anche nella portualità italiana chi sta deliberatamente sfidando il nostro Stato, infrangendo una Legge e, conseguentemente, delegittimando il potere esecutivo del Parlamento italiano. È di queste ore, infatti, la notizia che nel porto di Genova un vettore armatoriale in spregio e in piena violazione delle disposizioni normative di cui all'art. 199 bis della legge 17 luglio 2020, n. 77 e del Regolamento (Ue) n. 2017/352 del Parlamento e del Consiglio del 15 Febbraio 2017 si è auto-autorizzato ad effettuare l'autoproduzione delle operazioni di rizzaggio dei trailer a bordo di una nave ro-ro. Questi atteggiamenti -continua l'Ancip- vanno stigmatizzati e condannati poiché vanno a penalizzare fortemente il sistema, regolato dalla legge 28 Gennaio 1994, n.84, delle imprese portuali italiane autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della medesima legge, ripercuotendosi sull'occupazione e sulla qualità della vita dei loro dipendenti. Atteggiamenti che si ripercuotono anche alle imprese art.17, unici soggetti giuridici autorizzati a fornire manodopera altamente formata e specializzata nei porti. Accanirsi contro una Legge il cui principale scopo non è altro che elevare la qualità del lavoro, i livelli di sicurezza e la possibilità di operare delle imprese italiane soprattutto in un momento di grave difficoltà economica e di crisi dei traffici, è un atteggiamento -continua il comunicato Ancip- che mette in risalto l'arroganza e il disinteresse da parte di chi tende a destabilizzare il sistema portuale italiano alla luce di meri interessi economici che nella fattispecie sono anche estremamente risibili. Auspichiamo che venga fatta chiarezza su quanto avvenuto a Genova e chiediamo che le Autorità preposte al controllo e alla vigilanza esplichino le dovute indagini, facendo sapere cosa realmente sia accaduto ed eventualmente applicare i dovuti provvedimenti nei confronti del vettore marittimo. Siamo ancora uno Stato di diritto, ergo, la Legge va fatta rispettare.



L' ANCIP denuncia un caso di autoproduzione del lavoro portuale nel porto di Genova

L' associazione esorta le autorità ad indagare e, nel caso, adottare provvedimenti L' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali denuncia che nel **porto** di **Genova** un vettore armatoriale «si è "auto-autorizzato" ad effettuare l' autoproduzione delle operazioni di rizzaggio dei trailer a bordo di una nave ro-ro» e - ha precisato l' ANCIP - ciò «in spregio e in piena violazione delle disposizioni normative di cui all' art. 199 bis della legge 17 luglio 2020, n. 77 e del Regolamento (UE) n. 2017/352 del Parlamento e del Consiglio del 15 febbraio 2017». «Questi atteggiamenti - sottolinea l' associazione in un nota - vanno stigmatizzati e condannati poiché vanno a penalizzare fortemente il sistema, regolato dalla legge 28 gennaio 1994, n.84, delle imprese portuali italiane autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della medesima legge, ripercuotendosi sull'occupazione e sulla qualità della vita dei loro dipendenti. Atteggiamenti che si ripercuotono anche alle imprese art.17, unici soggetti giuridici autorizzati a fornire manodopera altamente formata e specializzata nei porti». «Accanirsi contro una legge il cui principale scopo non è altro che elevare la qualità del lavoro, i livelli di sicurezza e la possibilità di operare delle imprese italiane soprattutto in un momento di grave difficoltà economica e di crisi dei traffici - accusa ancora l' ANCIP - è un atteggiamento che mette in risalto l' arroganza e il disinteresse da parte di chi tende a destabilizzare il sistema portuale italiano alla luce di meri interessi economici che nella fattispecie sono anche estremamente risibili». «Auspichiamo - conclude l' associazione - che venga fatta chiarezza su quanto avvenuto a **Genova** e chiediamo che le autorità preposte al controllo e alla vigilanza esplichino le dovute indagini, facendo sapere cosa realmente sia accaduto ed eventualmente applicare i dovuti provvedimenti nei confronti del vettore marittimo. Siamo ancora uno Stato di diritto, ergo, la legge va fatta rispettare».



Autoproduzione, ANCIP: "Fare chiarezza su quanto accaduto a Genova"

Redazione

Roma - "In Italia si sta facendo, purtroppo, strada un movimento assurdo che nega l' esistenza di pandemie e i conseguenti obblighi ad indossare, ad esempio, le mascherine. Apprendiamo ora, sconcertati, che esiste anche nella portualità italiana chi sta deliberatamente sfidando il nostro Stato, infrangendo una legge e, conseguentemente, delegittimando il potere esecutivo del Parlamento italiano ". Lo scrive ANCIP in una nota. "E' di queste ore, infatti, la notizia che nel porto di Genova un vettore armatoriale in spregio e in piena violazione delle disposizioni normative di cui all' art. 199 bis della legge 17 luglio 2020, n. 77 e del Regolamento (UE) n. 2017/352 del Parlamento e del Consiglio del 15 febbraio 2017 si è 'auto-autorizzato' ad effettuare l' autoproduzione delle operazioni di rizzaggio dei trailer a bordo di una nave Ro-ro. Questi atteggiamenti vanno stigmatizzati e condannati poiché vanno a penalizzare fortemente il sistema, regolato dalla legge 28 gennaio 1994, n.84, delle imprese portuali italiane autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della medesima legge, ripercuotendosi sull' occupazione e sulla qualità della vita dei loro dipendenti. Atteggiamenti che si ripercuotono anche alle imprese art.17, unici soggetti giuridici autorizzati a fornire manodopera altamente formata e specializzata nei porti. Accanirsi contro una Legge il cui principale scopo non è altro che elevare la qualità del lavoro, i livelli di sicurezza e la possibilità di operare delle imprese italiane soprattutto in un momento di grave difficoltà economica e di crisi dei traffici, è un atteggiamento che mette in risalto l' arroganza e il disinteresse da parte di chi tende a destabilizzare il sistema portuale italiano alla luce di meri interessi economici che nella fattispecie sono anche estremamente risibili". "Auspichiamo che venga fatta chiarezza su quanto avvenuto a Genova e chiediamo che le Autorità preposte al controllo e alla vigilanza esplichino o le dovute indagini, facendo sapere cosa realmente sia accaduto ed eventualmente applicare i dovuti provvedimenti nei confronti del vettore marittimo. Siamo ancora uno Stato di diritto, ergo, la Legge va fatta rispettare ".

informative
Non è alcun carrier internazionale di linea costiera e "scrive" però come specificato nella guida pratica. Non accettazione di ordini di sul suo sito. Il vettore armatoriale, attraverso la navigazione di questo spazio, interagisce con un link e un pulsante al di fuori di questa informativa e continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Autoproduzione, ANCIP: "Fare chiarezza su quanto accaduto a Genova"

12 OTTOBRE 2020 - Redazione

Roma - "In Italia si sta facendo, purtroppo, strada un movimento assurdo che nega l'esistenza di pandemie e i conseguenti obblighi ad indossare, ad esempio, le mascherine. Apprendiamo ora, sconcertati, che esiste anche nella portualità italiana chi sta deliberatamente sfidando il nostro Stato, infrangendo una legge e, conseguentemente, delegittimando il potere esecutivo del Parlamento italiano". Lo scrive ANCIP in una nota.

"E' di queste ore, infatti, la notizia che nel porto di Genova un vettore armatoriale in spregio e in piena violazione delle disposizioni normative di cui all'art. 199 bis della legge 17 luglio 2020, n. 77 e del Regolamento (UE) n. 2017/352 del Parlamento e del Consiglio del 15 febbraio 2017 si è "auto-autorizzato" ad effettuare l'autoproduzione delle operazioni di rizzaggio dei trailer a bordo di una nave Ro-ro. Questi atteggiamenti vanno stigmatizzati e condannati poiché vanno a penalizzare fortemente il sistema, regolato dalla legge 28 gennaio 1994, n.84, delle imprese portuali italiane autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della medesima legge.

iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Shipping Italy

Genova, Voltri

Ancip all' attacco di GNV: "Negazionisti della legge sull' autoproduzione"

Ancip, l' associazione nazionale delle compagnie portuali, va pubblicamente all' attacco di Grandi Navi Veloci, pur non nominandola mai esplicitamente, per il caso di autoproduzione denunciato nel porto di Genova dai sindacati confederali. A bordo del traghetto Fantastic proveniente da Tunisi, secondo quanto riferito dai rappresentanti dei lavoratori, all' apertura del portellone "i semirimorchi a bordo del traghetto avevano già i cavalletti alzati, segno che il vettore aveva impiegato i marittimi per girare le maniglie, attività che invece alla luce della normativa vigente dovrebbe essere effettuata dai lavoratori portuali". Grandi Navi Veloci nel capoluogo ligure dispone sia di personale proprio come impresa portuale ex art. 16, sia di manodopera fornita dalla Culmv (ex art. 17). C' è stato anche l' intervento dei delegati di Cgil, Cisl, Uil e della Compagnia Unica, insieme agli RIs di sito e agli ispettori, oltre alla Capitaneria di Porto ma nulla di irregolare è stato rilevato. "A seguito della richiesta di talune specifiche attività da parte dei sindacati, gli ispettori dell' Adsp hanno accertato lo svolgersi delle stesse. Nessuna contestazione è stata rivolta alla compagnia dalle autorità competenti" ha fatto sapere Grandi Navi Veloci. A conferma di quanto la temperatura si stia alzando nei rapporti fra compagnie di navigazione e portuali in materia di autoproduzione, all' indomani della definizione di un regolamento attuativo che evidentemente non accontenta gli armatori, è appena intervenuta sul tema anche Ancip, dicendo: "In Italia si sta facendo, purtroppo, strada un movimento assurdo che nega l' esistenza di pandemie e i conseguenti obblighi a indossare, ad esempio, le mascherine. Apprendiamo ora, sconcertati, che esiste anche nella portualità italiana chi sta deliberatamente sfidando il nostro Stato, infrangendo una Legge e, conseguentemente, delegittimando il potere esecutivo del Parlamento italiano". Ancip entra poi nel vivo della questione aggiungendo: "E' di queste ore la notizia che nel porto di Genova un vettore armatoriale in spregio e in piena violazione delle disposizioni normative di cui all' art. 199 bis della legge 17 luglio 2020, n. 77 e del Regolamento (UE) n. 2017/352 del Parlamento e del Consiglio del 15 febbraio 2017 si è 'auto-autorizzato' ad effettuare l' autoproduzione delle operazioni di rizzaggio dei trailer a bordo di una nave Ro-ro. Questi atteggiamenti vanno stigmatizzati e condannati poiché vanno a penalizzare fortemente il sistema, regolato dalla legge 28 gennaio 1994, n.84, delle imprese portuali italiane autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della medesima legge, ripercuotendosi sull' occupazione e sulla qualità della vita dei loro dipendenti. Atteggiamenti che si ripercuotono anche alle imprese art.17, unici soggetti giuridici autorizzati a fornire manodopera altamente formata e specializzata nei porti". In conclusione Ancip sostiene che "accanirsi contro una legge il cui principale scopo non è altro che elevare la qualità del lavoro, i livelli di sicurezza e la possibilità di operare delle imprese italiane soprattutto in un momento di grave difficoltà economica e di crisi dei traffici, è un atteggiamento che mette in risalto l' arroganza e il disinteresse da parte di chi tende a destabilizzare il sistema portuale italiano alla luce di meri interessi economici che nella fattispecie sono anche estremamente risibili. Auspichiamo che venga fatta chiarezza su quanto avvenuto a Genova e chiediamo che le Autorità preposte al controllo e alla vigilanza esplichino le dovute indagini, facendo sapere cosa realmente sia accaduto ed eventualmente applicare i dovuti provvedimenti nei confronti del vettore marittimo. Siamo ancora uno Stato di diritto, ergo, la Legge va fatta rispettare".



Ancip, l'associazione nazionale delle compagnie portuali, va pubblicamente all'attacco di Grandi Navi Veloci, pur non nominandola mai esplicitamente, per il caso di autoproduzione denunciato nel porto di Genova dai sindacati confederali.

A bordo del traghetto Fantastic proveniente da Tunisi, secondo quanto riferito dai rappresentanti dei lavoratori, all'apertura del portellone "i semirimorchi a bordo del traghetto avevano già i cavalletti alzati, segno

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

primo porto in Italia a sperimentare il protocollo di rifornimento del gas liquido naturale

Spezia pioniera del Gnl, gli ambientalisti contestano

LAURA IVANI

La Spezia Il primo rifornimento a Gnl di una nave da crociera nel **porto** della Spezia avverrà o domenica 18 o domenica 25 ottobre. In uno dei prossimi scali della Smeralda, l' ammiraglia di Costa crociere alimentata a Gnl. Sarà la prova generale, attraverso cui verrà limata e messa a punto una procedura su cui la Capitaneria di **porto** ha lavorato per due anni. Il regolamento verrà poi trasformato in ordinanza e permetterà il bunkeraggio delle grandi navi in banchina. Unico caso in Italia. Ad affiancarsi sarà una bettolina ,che arriverà ogni tre settimane circa da Rotterdam con il suo carico di Gas Liquido Naturale. Ma Legambiente La Spezia solleva perplessità su questa operazione, che avverrà all' interno di un **porto** a due passi dalla città e da insediamenti militari e industriali. «Una follia» tuona il circolo "Nuova Ecologia - Legambiente La Spezia", che fa riferimento a un «altissimo potenziale esplosivo» per quel che riguarda il Gnl. «La nave da crociera Costa Smeralda pare verrà rifornita di Gnl da una bettolina specificatamente giunta dall' Olanda. Quello che maggiormente preoccupa - scrive in una nota il gruppo ambientalista - è la situazione di rischio che si viene a creare direttamente nel cuore della città. Di questo carburante e della sua pericolosità si è parlato a lungo in riferimento all' impianto di Panigaglia, riguardo al cui progetto di "caricamento Gnl su autobotti/isocontainer" giace una procedura di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero dell' Ambiente che riteniamo perlomeno debba venire tramutata in procedura ordinaria». Ma è il Golfo dei Poeti stesso ad essere particolarmente fragile, troppo fragile per gli ambientalisti. Perché qui «oltre al rigassificatore, insistono attività militari di poligono di tiro, industrie belliche, diportistiche, un **porto** commerciale, uno militare, svariati porti e rimessaggi diportistici. Il tutto nel raggio di poche centinaia di metri. "Sperimentare" un rifornimento di questo gas liquefatto, che possiede un altissimo potenziale esplosivo, proprio in mezzo allo scalo crociere e a due passi dalla città e dalle sue case affacciate sul **porto** ci pare una follia». Legambiente chiede allora quali procedure saranno attivate «per garantire la massima sicurezza di quello che viene definito il "primo rifornimento di Gnl in un **porto** italiano"? Esiste uno specifico piano di emergenza? Ancora una volta politiche, interessi e prassi aziendali sembrano prevaricare il principio di precauzione che dovrebbe invece sempre prevalere in contesti simili». La presenza delle navi da crociera diventerà sempre più intensa nelle prossime settimane, con i nuovi itinerari in ripartenza. Attualmente restano poi ferme entro diga Oceania Sirena, sino al 30 novembre, e Riviera fino al 19 ottobre quando si sposterà in bacino di carenaggio. Nella rada esterna ci sono Costa Fascinosa e Costa Luminosa, che resteranno rispettivamente fino a primavera e fino al 31 dicembre. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

Legambiente: "Una follia sperimentare Gnl a due passi dalla città"

La posizione e i dubbi dell' associazione ambientalista.

La Spezia - "La nave da crociera Costa Smeralda pare verrà rifornita di GNL da una bettolina specificatamente giunta dall' Olanda. Quello che maggiormente preoccupa è la situazione di rischio che si viene a creare direttamente nel cuore della città. Del GNL e della sua pericolosità se ne è parlato a lungo in riferimento all' impianto di Panigaglia, riguardo al cui Progetto di "caricamento GNL su autobotti/isocontainer" giace una procedura di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero dell' Ambiente che riteniamo perlomeno debba venire tramutata in procedura ordinaria". Si apre così la nota diffusa stamani da Legambiente La Spezia. "In questo Golfo, oltre al rigassificatore - prosegue il sodalizio ecologista -, insistono attività militari di poligono di tiro, industrie belliche, diportistiche, un **porto** commerciale, uno militare, svariati porti e rimessaggi diportistici e chi più ne ha più ne metta. Il tutto nel raggio di poche centinaia di metri. "Sperimentare" un rifornimento di questo gas liquefatto (che possiede un altissimo potenziale esplosivo) proprio in mezzo allo scalo crociere e a due passi dalla città e dalle sue case affacciate sul **porto** ci pare una follia. Quali procedure saranno attivate per garantire la massima sicurezza di quello che viene definito il "primo rifornimento di Gnl in un **porto** italiano"? Esiste uno specifico piano di emergenza? Ancora una volta politiche, interessi e prassi aziendali sembrano prevaricare il principio di precauzione che dovrebbe invece sempre prevalere in contesti simili". Lunedì 12 ottobre 2020 alle 10:40:46 Redazione.



Citta della Spezia

La Spezia

Centro unico servizi 'congelato' dal virus, affitto dimezzato per Port Service

La tranche saldata a luglio basterà per tutto l' anno. Attività partite soltanto a metà luglio.

La Spezia - Il Covid-19 ha decurtato anche le attività al Centro unico servizi di Santo Stefano Magra, presidio strategico dell' area retroportuale inaugurato a fine 2019, poco prima che 'pandemia' diventasse la parola sulla bocca e nella testa di tutti. Al Cus opera La Spezia Port Service, alla quale sono stati affidati in sublocazione, fino al giugno 2024, area, celle frigo, tettoia e locali uso ufficio compresi appunto nel compendio adibito a Centro unico servizi. In carico alla società il compito di effettuare la gestione dei servizi di supporto alle verifiche doganali ai container effettuate dagli enti preposti, comprendenti la presa in carico di container, la movimentazione di merci finalizzata alle attività di controllo, nonché la riconsegna dei contenitori agli spedizionieri incaricati. La Spezia Port Service deve pagare all' **Autorità portuale** un canone annuale di circa 42mila, metà del quale è stato saldato lo scorso agosto come tranche semestrale. A fine settembre la società ha chiesto a Via del Molo una riduzione del canone, sostenendo che l' emergenza Covid-19 ha impedito l' effettiva partenza dei servizi previsti. Ad esempio le attività di controllo con lo scanner hanno avuto inizio soltanto il 15 luglio, altre operazioni sui contenitori

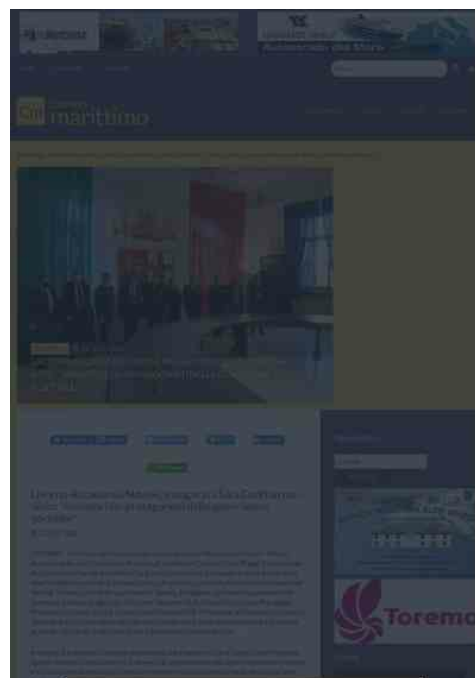
import a inizio agosto. Il tutto corredato dal fatto che ancora oggi le attività e le presenze operative al Centro unico servizi non sono ancora a pieno regime, visto che si attende il trasferimento definitivo nell' area dei principali enti di controllo. L' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale ha deciso di andare incontro a La Spezia Port Service, anche sulla scorta di quanto avvenuto in altri contesti italiani con i concessionari - e mettendo questi sul medesimo piano dei locatari -, decidendo che per il 2020 va bene così: riduzione del 50 per cento del canone annuale, quindi è sufficiente quanto versato a luglio. Questo, come detto, per "l' effettivo non utilizzo da parte della La Spezia Port Service srl, ino al 15 luglio 2020, dei beni in locazione alla stessa del Centro unico servizi di Santo Stefano di Magra" per "motivi non imputabili al locatario", come si legge negli atti di Via del Molo. Lunedì 12 ottobre 2020 alle 15:00:55 N. RE re@cittadellaspezia.com.



Livorno Accademia Navale, inaugurata Sala Confitarma - Sisto: "Armatori co-protagonisti della governance portuale"

12 Oct, 2020 LIVORNO - Cerimonia di inaugurazione a Livorno presso l'Accademia Navale - Palazzo Bernotti, della sala Confitarma. Presenti all'iniziativa il C.Amm. Flavio Biaggi, Comandante dell'Accademia Navale e dell'Amm.Sq. Enrico Credendino, Comandante delle Scuole della Marina Militare, nonché di Stefano Corsini, Presidente presso Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Massimo Deiana, Presidente dell'Autorità portuale della Sardegna, Antonio Errigo, Vice Direttore Generale ALIS, Maria Gloria Giani, Presidente Propeller di Livorno, Ettore Incalza e Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Confitarma è stata rappresentata dal Direttore generale, Luca Sisto, e dal Consigliere Confederale, Fabrizio Vettosi. A seguire si è tenuto il Convegno organizzato dal Propeller Club di Livorno, con il keynote speech del Prof Carlo Cottarelli, interventi di rappresentanti del settore marittimo portuale e le conclusioni dell'Amm.Isp. Giovanni Pettorino, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Luca Sisto, nel suo intervento, ha sottolineato che le navi svolgono un ruolo fondamentale per consentire al

sistema portuale di essere il fulcro della resilienza del sistema economico produttivo. 'Gli armatori hanno una prospettiva diversa: guardano il porto dal mare. Durante il lockdown, le navi e i porti (l'ordine non è casuale!) - ha affermato il Direttore generale di Confitarma - non si sono mai fermati consentendo al Paese di superare un periodo difficilissimo. Sarà sempre così anche in futuro'. 'Siamo coscienti della complessità della governance portuale e della difficoltà del lavoro delle Amministrazioni centrali e delle Autorità di Sistema e proprio per questo riteniamo che la conferenza dei Presidenti sia l'organo giusto: non può essere un organo autoreferenziale ma deve essere guidato in maniera sapiente, per dare alla politica portuale quella visione organica di cui c'è un assoluto bisogno. Se i porti fanno parte del sistema marittimo nazionale, allora la loro governance non può prescindere dal coinvolgimento dell'armamento nazionale come co-protagonista'. Accennando ai risultati ottenuti da Confitarma nell'ambito dei recenti decreti del Governo, grazie anche all'attenzione della Ministra De Micheli, Luca Sisto ha rilevato che, nonostante lo shipping sia parte essenziale della catena logistica, non viene avvertita allo stesso modo per questo settore la preoccupazione su come fare per recuperare valore economico e strategico 'Dobbiamo tenerci strette le eccellenze dello shipping italiano che sono tante e che portano valore. Nella UE siamo ai vertici anche per numero di marittimi'. In ogni caso, ha concluso Luca Sisto 'de-burocratizzazione, digitalizzazione e sostenibilità ambientale sono i tre grandi temi del prossimo futuro, strettamente correlati tra loro. 'Il nostro settore rappresenta un'infrastruttura resiliente, cioè capace di dimostrare vitalità anche in momenti di downturn come la dirompente pandemia che ci ha colpito - ha affermato Fabrizio Vettosi, managing director VSL Club S.p.A e Consigliere Confitarma - ed è per questo che va alimentato e sostenuto finanziariamente, considerando infrastruttura non solo la componente portuale ma anche quella armatoriale. Sui porti, oltre alla ben nota problematica concernente il funzionamento della Conferenza di Coordinamento delle AdSP, andrebbe fatta chiarezza e data certezza su tutto l'impianto che regola le concessioni al fine di attirare l'interesse degli investitori istituzionali'.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

autorità portuale

Ferrari nomina Verucci nel comitato di gestione

piombino Dopo mesi di vuoto il sindaco di Piombino Francesco Ferrari ha scelto e designato l' avvocato Simone Verucci a componente del comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale. All' avvocato, con un passato da segretario dell' Udc locale, tra i sostenitori della corsa di Ferrari a sindaco, si è arrivati in sostituzione del dimissionario Maurizio Poli, ex dirigente comunale del Demanio marittimo a cui la nuova amministrazione non ha rinnovato l' incarico dirigenziale e che da tempo ha lasciato le stanze di via Ferruccio per proseguire l' attività lavorativa in Regione. Di che dovrà occuparsi? Il comitato, che si riunisce di norma una volta al mese, è l' organo collegiale con funzioni politiche dell' **Autorità di sistema portuale**. Al comitato sono affidate funzioni deliberative tra cui l' approvazione del piano operativo triennale e della relazione annuale sull' attività promozionale, organizzativa e operativa del porto, del bilancio preventivo e del consuntivo. Inoltre delibera il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni. -- M.M.

M.M.

Delitto di Riotorto, la nuora della vittima davanti al giudice
Il 25 dicembre l'ultramarina Adriana Gomes, la donna uccisa da un sicario. Ci sarà anche il figlio Filippo. Adesso i via-soltanto per un ricatto in denaro

Ferrari nomina Verucci nel comitato di gestione
Dopo mesi di vuoto il sindaco di Piombino Francesco Ferrari ha scelto e designato l'avvocato Simone Verucci a componente del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale.

Carotaggi, chiesto il parere al Tribunale
Il sindaco di Piombino ha chiesto il parere del Tribunale per il caso dei carotaggi.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La notte d' inferno al porto

Ex Tubimar, molluschi non contaminati

Le analisi hanno escluso pericoli per la salute Ma con venti forti l' accesso resta vietato

L' incendio che ha devastato metà del capannone industriale ex Tubimar al porto di Ancona lo scorso 16 settembre continua a far parlare di sé. Positivamente sul fronte degli esami dell' aria da parte di Arpam e Asur. In un post sulla sua pagina Facebook, ieri pomeriggio il sindaco, Valeria Mancinelli, ha confermato una buona notizia: «Stando agli esami su alimenti a seguito dell' incendio al porto ci sono buone notizie: si può tornare a consumare cozze e vongole. Gli esami hanno escluso qualsiasi contaminazione derivante dagli effetti dell' incendio. Aspettiamo ancora gli ultimi esami sui vegetali. Tuttavia possiamo ormai dire che non ci sono e mai ci sono stati, inquinanti nell' aria che potevano essere inalati e effetti nocivi sulla catena alimentare». Il capannone ridotto in quelle condizioni, tuttavia, crea diversi problemi, tra cui l' allarme in caso di condizioni meteo avverse. Come accennato la settimana scorsa dal presidente dell' Autorità portuale, Rodolfo Giampieri, è stato impossibile proteggere il plesso con una rete. Da qui un' ordinanza emanata dalla

stessa Authority: «In caso di condizioni meteo difficili, vale a dire venti a velocità pari o superiori a 50km/h, le aree demaniali attorno al complesso ex Tubimar e l' adiacente tratto di sede stradale di via Einaudi sono interdetti ad ogni uso e a qualsiasi accesso». Nella stessa ordinanza si specifica che le condizioni dei manufatti danneggiati, in attesa di interventi di rimozione delle parti compromesse e del ripristino dei padiglioni, costituiscono un pericolo.

Ma gli altri scali del Mezzogiorno restano indietro nonostante le Zes

IL FOCUS Nando Santonastaso È la prima nel Mezzogiorno la zona franca doganale interclusa del porto di Taranto, istituita dalla legge di Bilancio 2020 e punto di forza del pacchetto di misure per il rilancio della città pugliese ribadito ieri dal premier Conte durante la sua visita. Una novità da non confondere con le Zone economiche speciali (Taranto fa parte di quella interregionale che si estende anche alla Basilicata) anche se la correlazione è nei fatti. Il porto tarantino, in estrema sintesi, aggiunge ai benefici previsti per le imprese investitrici dalla legge istitutiva delle Zes (sburocratizzazione e credito d'imposta) anche l'esenzione dai tassi doganali e dall'Iva. Una grossa opportunità garantita però soltanto ad una particolare tipologia di merci, quelle destinate all'export verso Paesi extra Ue, dalla Cina agli Stati Uniti, ai Paesi della cosiddetta area Mena (Middle East e Nord Africa). Alle imprese che lavorano su questi mercati e che hanno un riconosciuto profilo di import ed export viene riservata un'area recintata (di qui la parola interclusa) che per Taranto misura oltre 160 ettari e comprende anche il porto. Al suo interno devono essere garantiti magazzini ed altre infrastrutture necessarie allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci stesse che di fatto vengono sbarcate e ricaricate sui vettori per la destinazione finale senza uscire dalla perimetrazione dell'area. Il via libera dell'Agenzia delle dogane è arrivato ad aprile ma già in passato, nel 2014, nel capoluogo pugliese l'attivazione di una Zona franca doganale sembrava certa, prima che sopraggiungessero problemi di gestione dello scalo e si congelasse ogni progetto. LA SVOLTA Ora c'è un impegno ben determinato del governo a garantire questa ulteriore, importante capacità di attrazione di investimenti nello scalo, sul quale hanno puntato i turchi di Yilport che hanno ottenuto la concessione 49ennale del terminal e sembrano in grado di sfruttare la vecchia alleanza con i cinesi. Uno scenario che sembra candidare Taranto come la realtà potenzialmente più in crescita tra i porti meridionali. La Zona franca doganale interclusa, peraltro, è espressamente prevista dalla legge istitutiva delle Zes. Ognuna delle Zone economiche speciali attivate nel Mezzogiorno, in altre parole, può chiedere alle Dogane la sua realizzazione. A patto e condizione, però, che ci siano gli spazi necessari. E qui cominciano i problemi, soprattutto per Napoli, le cui aree portuali non dispongono delle superfici occorrenti a questo tipo di attività. «Per questo spiega Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale stiamo pensando di sfruttare l'ultima, importante novità introdotta per le Zes, ovvero l'estensione dei benefici della legge alla logistica che fino a poco tempo fa ne era esclusa. In questo caso ci sarebbero le aree necessarie alla Zona franca doganale interclusa e si accrescerebbe il richiamo per gli investitori italiani e stranieri». È un obiettivo, come si intuisce, non proprio dietro l'angolo. Perché se è vero, come sempre ripete Spirito, che per apprezzare l'impatto economico di una Zes occorrono non meno di sette anni e che, di fatto, la vita operativa di queste Zone è iniziata solo dopo lo sblocco delle procedure per il credito d'imposta per chi vi investe (25 settembre 2019), è altrettanto vero che finora il percorso attuativo è stato lento, per molti quasi inesistente. Difficile ad esempio calcolare



Il Mattino

Napoli

quante imprese abbiano fatto ricorso al credito d' imposta: prima della pandemia, tra dicembre 2019 e febbraio 2020, erano stati richiesti 40 dei 200 milioni disponibili. Sembrava comunque un buon inizio e il sostegno agli investimenti garantito da Intesa Sanpaolo (un miliardo) era e rimane un buon punto di riferimento. Il lockdown ha bloccato tutto «ma segnali di interesse sono ritornati in questo periodo» assicura Spirito, nonostante che uno dei nodi più importanti, la velocizzazione delle pratiche amministrative, sia stato risolto solo in parte. Restano infatti i 34 passaggi burocratici previsti dalle norme e, come dice ancora Spirito, «anche il promesso Sportello unico rischia di aggiungersi all' elenco se non si ridurranno gli altri adempimenti». Serve un atto del governo in tal senso ma per ora non ce ne sono molte tracce. Nel frattempo appena una settimana fa l' esecutivo, su proposta del ministro per il Sud Provenzano (particolarmente elogiato per il suo impegno ieri dal premier Conte a Taranto) ha nominato il primo commissario straordinario per le Zes meridionali. Si è partiti da quella di Gioia Tauro, l' unica prevista in Calabria, e la scelta è caduta su una donna, Rossana Nisticò, docente di economia all' università della Calabria. Toccherà a lei accelerare l' attuazione della legge e ridare credibilità ad un progetto sul quale non c' è ancora una fortissima e condivisa attenzione di tutta la politica, anche al Sud. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Napoli: Trasportounito ottiene più controlli e servizi per i camionisti

Da Matteo Trione

Questa mattina presso l' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale si è tenuta una riunione con tutti i soggetti appartenenti al cluster dello scalo partenopeo per fare il punto sulla viabilità interna del porto di Napoli, cronicamente caratterizzata dagli ingorghi dei mezzi pesanti, soprattutto a Levante e negli orari di punta. A fare eco a questo incontro ci ha pensato il Tir Lumaca organizzato dalla sigla associativa Trasportounito Campania; infatti questa mattina, intorno alle 9.30, una fila di camion ha accompagnato i delegati dell' associazione dell' autotrasporto verso la sede di Piazzale Pisacane, dove avevano appuntamento con il responsabile della security dell' Adsp, Ugo Vestri. Tre le soluzioni individuate. Il potenziamento del varco Bausan con nuovi posti di controllo, nuove garitte della Guardia di Finanza e nuovi strumenti ottici per i controlli documentali; miglioramento della viabilità grazie alla divisione dei flussi dei camion destinati all' export da quelli in importazione indirizzando i primi in un' area adiacente a via del Ghiaccio attualmente in disponibilità della Conateco, in questo modo i flussi verrebbero spostati dalla viabilità ordinaria in un "area di sosta momentanea", infine la riapertura di due nuovi varchi. Su quest' ultimo punto l' Adsp si è impegnata a confrontarsi con il Comune di Napoli per valutare l' ipotesi di riaprire il varco Carmine destinandolo all' uscita delle auto e valutare l' apertura del varco alle spalle del Bausan per far confluire i veicoli su via Sponzilli. Tra una decina di giorni un nuovo tavolo in Adsp stabilirà la fattibilità delle proposte. Nello specifico, come spiega Trasportounito, il rafforzamento del Bausan prevede la presenza di almeno due funzionari della Guardia di Finanza e un investimento tecnologico per la lettura ottica del codice a barre dei container. «In merito all' utilizzo del varco Sant' Erasmo per l' uscita dei contenitori, l' Adsp si è impegnata a girarci la comunicazione ricevuta dalla Conateco nella quale i camion vengono autorizzati a circolare nell' area Soteco in direzione Sant' Erasmo», precisa il segretario Trasportounito per la Regione Campania, Attilio Musella. «Intanto si stanno completando i lavori di manutenzione di via del Ghiaccio, che consentiranno di riaprire prima il transito ad una corsia e poi il flusso regolare dei veicoli autorizzati», spiega **Pietro Spirito**, presidente dell' Adsp tirrenica che fa capo a Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. «Abbiamo bisogno di risposte concrete. Non chiediamo soluzioni ma solo la continuità degli accordi condivisi con l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale da almeno tre anni, la quale non sempre riesce a mandarli avanti», conclude Musella. - Il traffico è destinato a crescere, per lo meno nel breve periodo. Se questa è una buona notizia per l' economia non lo è per la gestione del flusso veicolare interno del porto di Napoli, e per la gestione delle sue merci. Il potenziamento del varco Bausan per funzionare richiederebbe una riprogrammazione più larga della catena logistica che chiami in causa tutti i soggetti, dal produttore al trasportatore passando per lo spedizioniere e le autorità di controllo. «Le problematiche affrontate ed analizzate nel porto di Napoli se portassero a soluzioni concrete potrebbero essere considerate un "case study" e poter diventare una buona prassi.- dice Franco Annunziata, Vice-Presidente Trasportounito- Infatti molti problemi che attanagliano la nostra categoria per essere risolti dovrebbero essere inseriti pensando seriamente a soluzioni che coinvolgano tutta la filiera logistica, partendo dal produttore fino al consumatore.



Informazioni Marittime

Napoli

Napoli, l' autotrasporto chiede una logistica allargata

Riunione in Adsp per riorganizzare il traffico di Levante. Potenziamento del Bausan, efficientamento dei terminal e un nuovo varco. Intanto sta per riaprire via del Ghiaccio

di Paolo Bosso Riunione in Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale per fare il punto sulla viabilità interna del **porto** di **Napoli**, cronicamente caratterizzata dagli ingorghi dei mezzi pesanti, soprattutto a Levante e negli orari di punta, senza parlare di quando questo flusso merci si incrocia con quello passeggeri. Stamattina, intorno alle 9.30, una fila di camion ha accompagnato i delegati delle associazioni sindacali dell' autotrasporto verso la sede di Piazzale Pisacane, dove avevano appuntamento con il responsabile della security dell' Adsp, Ugo Vestri . Tre le soluzioni individuate. Il potenziamento del varco Bausan con nuovi posti di controllo, nuove garitte della Guardia di Finanza e nuovi strumenti ottici per i controlli documentali; efficientamento della viabilità per accogliere più container, soprattutto dopo il rifacimento dell' asfalto, sdoppiando le aree di sosta di Terminal Flavio Gioia e Conateco, quelle adiacenti i binari, per le esportazioni, e via del Ghiaccio per le importazioni, decongestionando così il traffico merci sulle arterie principali. Infine, l' apertura di un nuovo varco portuale , ma è una soluzione che richiede tempo perché andrebbe coinvolto, tra gli altri, anche il Comune di **Napoli**. Tra le proposte c' è anche l' apertura del Varco Carmine per le sole auto di servizio. Tra una decina di giorni un nuovo tavolo in Adsp stabilirà la fattibilità delle proposte. «Intanto si stanno completando i lavori di manutenzione di via del Ghiaccio, che consentiranno di riaprire prima il transito ad una corsia e poi il flusso regolare dei veicoli autorizzati», spiega Pietro Spirito , presidente dell' Adsp tirrenica che fa capo a **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia. «Abbiamo bisogno di risposte concrete. Non chiediamo soluzioni ma solo la continuità degli accordi condivisi con l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale da almeno tre anni, la quale non sempre riesce a mandarli avanti», commenta **Ciro Russo** , segretario della Fai-Confrtrasporto. Da qualche anno la circolazione nella zona di Levante dello scalo partenopeo si è fatta più difficile del solito. È quella dei terminal container, dove i mezzi vanno e vengono dall' autostrada. Ai problemi strutturali (il **porto**, come la maggioranza degli scali italiani, è antico e incapace di assorbire efficacemente il volume di merce di oggi) si sono aggiunti i cantieri di rifacimento stradale. Da diversi mesi è chiuso il tratto compreso tra il Varco Carmine e il Varco Bausan, cosa che comporta una deviazione su via dei Bacini anche del traffico di autoveicoli non commerciali. Periodicamente si formano ingorghi, quando si incrociano le auto dei passeggeri con i camion ma anche quando i terminal container non riescono a mantenere la fluidità tra uscita ed entrata dei mezzi pesanti, portando a lunghe code. Il traffico è destinato a crescere, per lo meno nel breve periodo. Se questa è una buona notizia per l' economia non lo è per la gestione del flusso veicolare interno del **porto** di **Napoli**, e per la gestione delle sue merci. Il potenziamento del varco Bausan per funzionare richiederebbe una riprogrammazione più larga della catena logistica che chiami in causa tutti i soggetti, dal produttore al trasportatore passando per lo spedizioniere e le autorità di controllo. Per esempio, riferisce Fai-Confrtrasporto, un sistema di prenotazione dei carichi e gli scarichi dei mezzi pesanti, oppure finestre per l' import e l' export coordinate con i centri di distribuzione per ridurre le ore di punta. «Con i numeri in crescita, tutto aiuta ma niente risolve. Dobbiamo pensare seriamente a una soluzione logistica, andando a coinvolgere anche le aziende produttrici, per ampliare la gestione oltre l' orario di punta. Questa potrebbe essere una soluzione definitiva», conclude



Russo, che chiede lo sforzo di tutti gli attori logistici, andando anche fuori dalle competenze ordinarie, «per il bene di questa industria che si chiama **porto**».



Informare

Bari

Completato il processo di formazione del Documento di Pianificazione Strategica del sistema portuale dell' Adriatico Meridionale

Definitiva approvazione da parte della Regione Puglia. Con la definitiva approvazione da parte della Regione Puglia è stato completato il processo di formazione del Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, elaborato nel quale sono definiti gli obiettivi di sviluppo del cluster **portuale** amministrato dall' ente attraverso una valutazione ex ante dei fabbisogni e, unitamente ai piani regolatori portuali dei singoli scali portuali, struttura il cosiddetto Piano Regolatore di **Sistema Portuale**. Al DPSS viene demandata l' individuazione dell' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali e a quelli di interazione porto-città, degli assi di collegamento viario e ferroviario, delle macro aree destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, alla attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

The screenshot shows the InformaMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and the InformaMARE logo. The main headline reads: "Completato il processo di formazione del Documento di Pianificazione Strategica del sistema portuale dell'Adriatico Meridionale". Below the headline, there is a sub-headline: "Definitiva approvazione da parte della Regione Puglia". The main text of the article begins with: "Con la definitiva approvazione da parte della Regione Puglia è stato completato il processo di formazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, elaborato nel quale sono definiti gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale amministrato dall'ente attraverso una valutazione ex ante dei fabbisogni e, unitamente ai piani regolatori portuali dei singoli scali portuali, struttura il cosiddetto Piano Regolatore di Sistema Portuale." Below the text, there is a section titled "Al DPSS viene demandata l'individuazione dell'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali e a quelli di interazione porto-città, degli assi di collegamento viario e ferroviario, delle macro aree destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, alla attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie." At the bottom of the screenshot, there is a search bar with the text "CERCA il tuo albergo" and a language selection menu.

Al Seatrade protagonista il progetto Themis

GAM EDITORI

12 ottobre 2020 - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, ha partecipato, mercoledì 7 ottobre al Seatrade Cruise Virtual. A causa dell' emergenza sanitaria in corso, SEATRADE, marchio leader nell' organizzazione di eventi dedicati alla crocieristica, ha ideato una nuova edizione virtuale, appunto, "Seatrade Cruise Virtual". Lo scopo della manifestazione è quello di avviare una piattaforma alternativa che possa consentire la connessione tra tutti i player della comunità crocieristica, per garantire il mantenimento delle relazioni interpersonali e aziendali create negli anni. La partecipazione al Seatrade Cruise Virtual è stata anche l' occasione per presentare il progetto THEMIS alle compagnie del segmento del luxury. In questa circostanza l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha partecipato in qualità di lead partner del progetto di cui fanno parte anche il Comune di Gallipoli, la Camera di Commercio di Bari, l' **Autorità portuale** di Corfù e il Comune di Paxos. Il progetto Themis, finanziato dal Programma di Cooperazione Territoriale Interreg V-A Greece-Italy 2014-2020, intende sostenere lo sviluppo e le attività dei porti minori al fine di svilupparne le attività, indirizzare il traffico marittimo, in particolare crocieristico, verso territori ancora poco sfruttati turisticamente. L' intento è quello di far incontrare, sotto il brand comune del progetto THEMIS, l' offerta di crociere di lusso con l' offerta di pacchetti turistici ed itinerari selezionati, intesi come esperienze multisensoriali esclusive che permettano al crocierista di trascorrere soggiorni indimenticabili sia in **mare** aperto che in località incantevoli e raramente inserite nei convenzionali circuiti turistici.



Adsp Adriatico meridionale, ok alla Pianificazione strategica

Bari - Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, rende nota la conclusione del processo di formazione del documento di Pianificazione strategica dell' ente, in virtù della sua definitiva approvazione da parte della Regione Puglia stante l' ottenimento della formale intesa rilasciata ai sensi dell' art.5, comma

Bari - Il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, rende nota la conclusione del processo di formazione del documento di Pianificazione strategica dell' ente, in virtù della sua definitiva approvazione da parte della Regione Puglia stante l' ottenimento della formale intesa rilasciata ai sensi dell' art.5, comma 1-quinques della legge 84/94 dalla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, lo scorso il 7 ottobre. Il Dpsm ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del settore **portuale** attraverso una valutazione ex ante dei fabbisogni, e unitamente ai piani regolatori portuali dei singoli scali, struttura il Piano regolatore di **Sistema portuale**, strumento di nuovo conio per come da ultimo introdotto dalla recente riforma della legislazione in materia **portuale**. Al Dpsm viene demandata l' individuazione dell' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro portuali e a quelli di interazione porto-città, degli assi di collegamento viario e ferroviario, delle macro aree destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, alla attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie a postulare ovvero le condizioni per la stesura dei singoli piani regolatori portuali che andranno poi a disegnare e delimitare analiticamente le opere infrastrutturali a farsi e le caratteristiche e destinazione funzionale delle aree interessate. Consapevole della rilevante portata di questa attività la governance attuale dell' ente, tra le sue primissime azioni programmatiche, ha avviato sin da subito proprio il percorso volto alla formazione del documento in questione riuscendo a portarlo a termine, pure a seguito di un lungo e significativo periodo di condivisione e partecipazione con tutti i portatori di interesse istituzionali e non, già alla fine dell' anno scorso per adottarlo poi in seno al suo Comitato di gestione nel gennaio di quest' anno. La definizione ora dell' iter procedimentale premia gli sforzi compiuti tanto da poter annoverare l' Adspmam tra le prime **Autorità** di **sistema** nello scenario nazionale a fregiarsi di tale conseguimento seconda solo alla **Autorità** di **sistema portuale** del **Mar Ligure Orientale** sebbene caratterizzata quest' ultima da due porti rispetto ai cinque amministrati dall' ente pugliese. Proprio l' applicazione del tema su di una scala policentrica così importante, unitamente all' assenza di specifiche linee guida, ha comportato un esercizio complesso e variamente articolato ancorché del tutto nuovo e stimolante, compensato d' altro canto dalla consapevolezza di aver prodotto come risultato le necessarie basi per poter procedere celermente alla redazione dei piani regolatori portuali di ogni singolo scalo come pure auspicato da De Micheli nella predetta formale intesa. L' Adspmam ringrazia "tutti coloro che hanno partecipato al raggiungimento di questo strategico obiettivo per lo sviluppo dei nostri porti", la ministra De Micheli, il sottosegretario ai Trasporti Roberto Traversi, il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, gli uffici ministeriali e regionali coinvolti nel processo decisorio e in particolare l' Ufficio di pianificazione Strategica, autore del documento, coordinato dal direttore del dipartimento Tecnico dell' Adspmam, Francesco Di Leverano, oltre a Leonardo Damiani e Angela Stefania Bergantino responsabile e consulente scientifico dello stesso.



Gnl Edison: dibattito aperto «Basta strumentalizzazioni»

Discussione sulla possibilità di individuare un'altra localizzazione per il deposito costiero L' invito del consigliere regionale Pd Bruno dopo l' ultimatum del collega dem Amati

Mentre ancora scorre la clessidra dell' ultimatum del consigliere regionale Pd Fabiano Amati, che chiede a chi vorrebbe una diversa localizzazione per il deposito costiero di gnl proposto da Edison di individuare entro un mese il sito in cui realizzare l' impianto, continua il dibattito sul progetto che riguarda Costa Morena Est. Da un lato, infatti, c' è chi - come gli operatori portuali, il sindaco Riccardo Rossi e perfino il consorzio Asi - chiede una localizzazione differente e chi, invece, contrariamente alla disponibilità dimostrata dall' azienda e confermata dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, ritiene che Costa Morena Est sia l' unico punto possibile nel quale Edison possa e voglia realizzare l' impianto. Si tratta, per la precisione, di una sorta di area di servizio, dotata di un deposito da 20mila metri cubi, per il rifornimento di metano per navi di ultima generazione, oltre che per autocarri. «Durante la riunione - ricorda Maurizio Bruno, anche lui consigliere regionale, anche lui del Partito Democratico - l' importante gruppo energetico ha garantito la piena disponibilità a valutare un sito alternativo poiché, come sostenuto giustamente da operatori, Comune e Asi, la prevista ubicazione alla radice di Costa Morena potrebbe sacrificare un' area particolarmente strategica per le sue potenzialità intermodali, correndo il rischio di interferire negativamente con la linea ferroviaria a servizio dello sporgente e con il progetto, in fase avanzata, della piastra logistica». Dopo avere sottolineato «l' unità di intenti sulla bontà dell' investimento», Bruno sottolinea: «Abbiamo tutti, ad ogni livello, il dovere di remare verso la stessa direzione, senza indugio e senza inutili strumentalizzazioni e divisioni». Un messaggio che sembra rivolto, tra gli altri, al collega Amati. «Nei prossimi giorni - conclude dopo avere sottolineato l' importanza dell' infrastrutturazione del porto anche per la presenza di Zes e Zona franca doganale - sentirò il presidente della Provincia e sindaco di Brindisi Riccardo Rossi, il presidente dall' Asi Mimmo Bianco, il presidente dell' Adspmam Ugo Patroni Griffi e la rappresentanza degli operatori per condividere con loro queste mie riflessioni, individuare le migliori soluzioni possibili e lavorare di concerto per fare sintesi sulle necessarie convergenze e non mortificare le aspettative di tutti i protagonisti coinvolti». Una posizione, quella del sì all' impianto ma della necessità di individuare una differente localizzazione, condivisa anche da Europa Verde Brindisi, che sottolinea come il gas naturale per il trasporto marittimo sia «un combustibile relativamente economico e pulito». E poi sottolineano di non riuscire a comprendere «le reali intenzioni del consigliere regionale Fabiano Amati, quando nel suo comunicato stampa riporta che per lui un mese sia sufficiente per indicare un' alternativa tecnicamente plausibile per una locazione alternativa. Il consigliere Amati farebbe bene a dare seguito alla sua propaganda elettorale quando proclamava a piena voce la volontà di lavorare per lo sviluppo della Regione Puglia coinvolgendo tutte le parti sociali ed economiche interessate nei progetti di sviluppo che ha intenzione di portare avanti nei prossimi cinque anni di governo, con la promessa di prestare anche attenzione verso la tutela ambientale e sociale delle popolazioni coinvolte più direttamente». Le associazioni ambientaliste brindisine, infine, sono pure contrarie alla localizzazione a Costa Morena e lamentano l' esclusione dal confronto da parte di Edison. Infine, il capogruppo di Fratelli d' Italia e vice presidente del consiglio comunale Massimiliano Oggiano



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

chiede che l' argomento deposito costiero Edison sia affrontato in consiglio comunale. «La unanimità di facciata - sottolinea polemicamente - non può più essere brandita o condizionata con soluzioni pretestuose e addirittura inconciliabili con l' investimento (soluzione off shore ad esempio come paventato dal sindaco) utili solo a confondere e scoraggiare gli investitori privati nella prosecuzione del progetto, così come successo nel recente passato con altrettanto importanti opere pubbliche infrastrutturali portuali». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

PROGETTI DI RILANCIO

Il piano per Taranto oltre l' Ilva: ospedale, porto e zona franca

La nuova zona doganale sarà operativa e in grado di attrarre imprese Fondi per reindustrializzare l' area ex yard Belleli con la produzione di Ferretti

Domenico Palmiotti

TARANTO Sulla vicenda ArcelorMittal la trattativa tra multinazionale e Governo è in corso, e «le conclusioni le dobbiamo trarre all' esito di questo negoziato», ma il riposizionamento di Taranto su altri settori che non siano l' acciaio, è già cominciato. È il messaggio che lancia il premier Giuseppe Conte dopo una mezza giornata trascorsa nella città pugliese tra prima pietra del nuovo ospedale "San Cataldo", inaugurazione della Scuola di Medicina e Chirurgia nella ex sede Banca d' Italia - acquistata per l' occasione - e firma di una serie di accordi in chiave di rilancio. Col premier, i ministri Stefano Patuanelli (Sviluppo economico), Paola De Micheli (Infrastrutture), Lorenzo Guerini (Difesa), Gaetano Manfredi (Università), Giuseppe Provenzano (Sud), nonché il vice ministro alla Salute, Pierpaolo Sileri, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Mario Turco, e l' amministratore delegato di Invitalia, Domenico Arcuri. La società del Mef è infatti coinvolta nella partita Taranto, a cominciare dalla trattativa con ArcelorMittal. Investimenti per 410 milioni. Rispetto al Contratto istituzionale di sviluppo già esistente e che aveva una dote di un miliardo, valgono altri

410 milioni le nuove iniziative, tra quelle avviate ieri e quelle di prossimo avvio. Il computo comprende 207 milioni complessivi per il nuovo ospedale (161 solo per la gara d' appalto), 35 per l' utilizzazione col gruppo Ferretti, che costruirà gli yacht, dello yard ex Belleli, 22 per le gare per una serie di interventi di riqualificazione della città vecchia, 11 per la nuova sede universitaria e 6,6 per il laboratorio merceologico nel porto. A questi si aggiungono i 79 milioni deliberati dal Cipe a fine luglio per l' avvio dell' ampliamento della base navale di Mar Grande della Marina Militare (primo tassello di un progetto che vale 203 milioni) e i 50 in arrivo per la creazione di un acquario green nell' area dell' ex stazione torpediniere, ieri ceduta dalla Marina all' **Autorità portuale** che la riqualificherà come approdo turistico e diportistico. La zona franca di Taranto Porto, diversificazione produttiva con nuove imprese, formazione sui temi della medicina, dell' ambiente, della sicurezza sul lavoro e dell' antfortunistica, sono gli assi portanti del nuovo disegno per Taranto che il Governo ha messo in campo. In particolare, il porto può contare sullo sblocco della Zona Franca Doganale. Già annunciata da "Il Sole", quest' area - come dichiarato dal premier - adesso è operativa ed è in grado di attrarre le imprese. Inoltre, sta andando avanti la digitalizzazione sia dell' **Autorità portuale** che dell' Agenzia delle Dogane, quest' ultima per quanto riguarda il controllo delle merci, in vista dello sportello unico doganale. Ma nel porto, oltre agli investimenti infrastrutturali, partono anche quelli relativi alle nuove imprese. È il caso appunto di Ferretti, «oltre 120 milioni di euro, di cui 35 pubblici, con piano di assunzioni di oltre 400 lavoratori diretti oltre alla possibile creazione di una filiera produttiva», spiega il sottosegretario Turco. Per Patuanelli, in relazione a Ferretti, «è il momento più importante perché da un lato si inizia un percorso di bonifica e dall' altro si inizia un percorso di reindustrializzazione che serve ed è necessario». «Gli accordi sono particolarmente importanti, dal passaggio della stazione torpediniere per il rilancio del turismo al recupero dell' area ex yard Belleli fino alla zona franca e lo sportello unico doganale» chiosa De Micheli. «Stiamo scandendo passaggi concreti, lo stiamo sottolineando e sono passaggi



molto operativi. Il messaggio è che il Governo ha preso degli impegni», dichiara Conte. «Vogliamo offrire un riscatto



Il Sole 24 Ore

Taranto

economico, sociale e culturale a questo territorio sofferente - aggiunge il premier -. Alla luce della sofferenza, del dolore, della rabbia di questa comunità, alcuni progetti vanno proprio in questa direzione. Non possiamo consentire che una perla del Paese come Taranto sia degradata al punto da non essere più un faro nel Mediterraneo». Conte quindi annuncia: «Il prossimo progetto che vorremmo sottoscrivere è l'acquario. È un grande progetto che coniuga attrazione, vocazione turistica, ricerca, e faremo di tutto per realizzarlo in tempi brevi». La fabbrica dell'acciaio Ma sullo sfondo di una Taranto che si riprogetta, resta comunque il nodo ex Ilva (Conte ne ha parlato a parte con i sindacati). Afferma il presidente: «Ho richiamato ArcelorMittal ad assumersi le responsabilità. Oggi non è pensabile gestire un impianto del genere senza avere premura per le ricadute sociali e per quanto riguarda l'impatto ambientale e la sostenibilità». Per Conte, «chiudere un polo siderurgico in Italia, è un problema di sistema, ma noi vogliamo rendere e accelerare la transizione energetica, verde. Arrivano anche i soldi del Recovery Fund. Abbiamo la possibilità di farlo e di preservare occupazione». Tutto dipende da come si chiuderà la trattativa con ArcelorMittal (la conduce Invitalia ai fini del coinvestimento dello Stato nella multinazionale siderurgica). «La posizione è ferma - sostiene Conte -. Se poi questo negoziato non darà i frutti e non consentirà di raggiungere gli obiettivi che il Governo si è prefissato, ne trarremo tutte le conseguenze». Rivendica di poter partecipare alla discussione sull'ex Ilva il governatore della Regione Puglia, Michele Emiliano («come in una tregua durante una guerra, non abbiamo parlato ma io non me ne sono dimenticato»), che poi sollecita il Governo a mettere mano al dossier Giochi del Mediterraneo a Taranto nel 2026. Mentre il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, sul siderurgico rivendica «un accordo di programma di lungo termine, con una forte riconversione tecnologica, senza che qualcuno ci opponga il tabù della chiusura dell'area a caldo, con l'introduzione di una seria valutazione del danno sanitario ad orientare l'eventuale produzione, con un arretramento fisico dello stabilimento dal perimetro cittadino e dal porto, con una concreta riflessione per trovare soddisfazione all'indotto locale e sfogo agli esuberanti attesi, con una ripartenza rapida dei processi di bonifica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il governo riapre il cantiere Taranto Conte: svolta green all' Ilva coi fondi Ue

Il premier nella città pugliese incontra con Arcuri i sindacati sul futuro del polo siderurgico. Poi il via a nuovi progetti, dall'ospedale all'acquario, fino al porto. "Non c'è un allarme Cina, non consentiremo interventi predatori"

DAL NOSTRO INVIATO GIULIANO FOSCHINI

TARANTO - Giuseppe Conte, a novembre scorso era arrivato a **Taranto** ed era sceso giù nel consiglio di fabbrica degli operai dell' Ilva. Aveva tolto la giacca e aveva promesso: «Se Arcelor Mittal va via, sarà una battaglia legale durissima». Arcelor non è andata via. Anzi, sta per diventare socia dello Stato. E così Conte, 11 mesi dopo, ha rimesso la giacca ed è tornato a **Taranto**, questa volta al primo piano della Prefettura bellissima che si affaccia sul mare, per presentare accanto a una schiera di ministri, e soprattutto al suo sottosegretario tarantino Mario Turco, il suo «progetto per **Taranto**». Un miliardo di euro, stanziato in realtà già dal governo Renzi. Che si muove attorno a tre punti chiave. Il primo: l' Ilva non deve chiudere, nonostante quello che qui i 5 Stelle hanno sempre sostenuto. «Chiudere un polo siderurgico in Italia è un problema di sistema - ha detto il premier - Noi vogliamo accelerare la transizione energetica, la svolta verde. Arrivano anche i soldi del Recovery Fund e abbiamo la possibilità di farlo e anche di preservare l'occupazione. Il non detto è nell'incontro riservato che si è tenuto con i vertici dell'azienda e Domenico Arcuri, il supercommissario scelto per gestire anche questa patata bollente. Invitalia entrerà in società con Arcelor. Probabilmente in minoranza, non è chiaro se pretendendo un nuovo management o lasciando lavorare l'attuale amministratore, Lucia Morselli. Che di fronte però alla preoccupazione dei sindacati, ancora ieri ha ribadito, dal suo punto di vista, la bontà del lavoro svolto: rientro parziale dei lavoratori in fabbrica, che a ieri erano 4200; riattivazione di alcune linee di produzione grazie a nuovi ordini e pagamento delle fatture verso l'indotto. Conte ha scelto la strada del dialogo con Arcelor e ritiene di poter chiudere a breve. «Se poi questo negoziato non darà i frutti e non raggiungeremo gli obiettivi ne trarremo le conseguenze». «È come per il ponte di Genova: bisogna fare presto. Le squadre lavoreranno notte e giorno» ha detto Conte mentre, con accanto il Governatore, Michele Emiliano metteva la prima pietra del nuovo ospedale di **Taranto**. In precedenza avevano inaugurato il corso di laurea in Medicina, davanti a Francesca, rappresentante degli studenti in lacrime per l'emozione. «La capisco: ci leggo la rabbia e la commozione per il dolore di una comunità che ha accumulato troppe delusioni nel tempo. Siamo qui per non deludervi». Ieri è stata la giornata delle firme: la prima è sull'accordo di programma nell'area dell'ex Yard Belleli, nel **porto** di **Taranto**, dove il gruppo Ferretti realizzerà un polo per costruire i gusci degli yacht, oltre a un centro di ricerca. La proprietà del gruppo Ferretti è cinese. E dal Copasir, oltre che dai paesi Nato, sono arrivate non poche preoccupazioni vista la vicinanza con la base atlantica all'interno del **porto**. Preoccupazione che però ieri Conte ha cercato di spegnere. «Non consentiamo investimenti predatori, ma vogliamo investimenti che ci consentano di operare in tutti i nostri asset strategici nei quali difenderemo con le unghie le nostre identità. Sulla vicenda Ferretti, stiamo parlando di una società leader mondiale che promuove il made in Italy. Il management è rimasto italiano, gli stabilimenti sono in Italia, i lavoratori sono italiani e il know how e l'expertise sono italiani. Se poi c'è una partecipazione straniera e da oggi abbiamo deciso di sovietizzare il sistema economico, io non sono d'accordo». Sul **porto** è importante anche il protocollo per la Zona franca: con il direttore delle Dogane, Marcello Minenna, si è firmato un accordo che permetterà alle aziende di





La Repubblica

Taranto

dei dazi e dell' Iva per le attività nella zona. Infine, il turismo: sono stati firmati sei bandi per la riqualificazione della città vecchia. «E stiamo lavorando - ha detto Conte - per costruire un acquario, il più bello del Mediterraneo ». I pesci ai piedi del vulcano. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Intervista a Prete, presidente dell' Autorità portuale L' accordo prevede l' insediamento del gruppo Ferretti, leader mondiale, che realizzerà a Taranto gusci per gli yacht

"Per gli investimenti al porto non esiste nessun pericolo cinese"

dal nostro inviato **TARANTO** - Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha provato ad allontanare i dubbi: «Nessun allarme cinese: gli investimenti in corso sul **porto** di **Taranto** sono un segnale di attrattività nei confronti dei grandi gruppi stranieri». Il presidente dell' Autorità portuale, Sergio Prete, ne è ancora più convinto. «Davanti a noi c' è una grande opportunità, che è quella di portare **Taranto** al centro di un progetto internazionale su più fronti: commerciale, industriale e turistico. Gli accordi siglati in queste ore ci danno la spinta decisiva per poter dare questa opportunità alla città e ai nostri imprenditori». Partiamo però dalla questione più delicata: i rapporti con la Cina. «Mi sento di dire che non esistono, o comunque non c' è nulla che possa rappresentare un pericolo per la sicurezza nazionale, come qualcuno ha detto. Una parte è gestita dai turchi di Ylport». Che sono soci dei cinesi di Cosco . «Non a **Taranto**. Adirittura a La Spezia Cosco è comproprietaria e non mi pare che nessuno abbia gridato allo scandalo. L' accordo appena firmato apre le porte di una zona abbandonata da decenni a un insediamento industriale importantissimo come quello del gruppo Ferretti, leader mondiale, che realizzerà a **Taranto** gusci per gli yacht». Il pacchetto azionario Ferretti è in mano a un gruppo cinese. «Ma il management è interamente italiano. Ed escludo che l' operazione sia diversa da quella che appare: cioè un importante investimento di sviluppo industriale. Qui parliamo di produzione di scafi. Né di 5G né di altre attività. Non vedo quale possa essere la difficoltà di un investimento come quello di Ferretti. Abbiamo fatto un bando, per il quale nessuno, tranne loro, si è fatto avanti. Ora è in corso la valutazione del progetto di bonifica. **Taranto** avrà soltanto benefici». Non le sfuggirà che **Taranto** è anche uno dei più importanti centri della nostra Marina. Ed è soprattutto base Nato. «Come lo sono anche altri porti dove aziende cinesi lavorano da tempo. Guardate, nessuno ha mai messo in discussione il ruolo di **Taranto**: è e resterà un **porto** atlantico. Qui parliamo di affari, di investimenti e di imprenditori che vengono a investire qui perché ci troviamo in un punto strategico del Mediterraneo. Ma sia chiaro che qui nessuno svende niente a nessuno ». **Che futuro immaginate per il porto?** «L' idea è quella di procedere a una forte diversificazione delle attività. Da una parte c' è quella commerciale legata alla logistica, che vede il terminal contenitori al centro del progetto di sviluppo, dopo anni di completo abbandono. C' è l' inserimento di nuove attività, come quella cantieristica con società di livello mondiale come appunto l' investimento Ferretti. Poi c' è il tema industriale, e qui penso evidentemente all' ex Ilva. La sfida di una ecosostenibilità è anche nostra. Infine, il turismo: vogliamo fare arrivare le navi da crociera e più turisti possibili. La nostra sfida è quella di essere approdo della bellezza della città». - (g.f.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Manifesto

Taranto

PIANO CIS PER LA CITTÀ IONICA: UN OSPEDALE E UNA FACOLTÀ DI MEDICINA. UN FAVORE ALLA NATO L' ALLARGAMENTO DEL PORTO

Conte a Taranto: tanti nastri tagliati per la «svolta green», ma Ilva resta un rebus

Taranto Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte è tornato a Taranto a distanza di quasi un anno dall' ultima visita la scorsa vigilia di Natale, quando partecipò al consiglio di fabbrica dell' ex Ilva. Accompagnato da ben cinque ministri, Lorenzo Guerini (Difesa), Stefano Patuanelli (Sviluppo economico), Paola De Micheli (Infrastrutture e dei Trasporti), Gaetano Manfredi (Università e ricerca) e Giuseppe Provenzano (Sud e la Coesione territoriale), in quella che molti hanno definito una «giornata storica per Taranto», il premier non ha voluto mancare ad alcuni appuntamenti importanti per il futuro della città ionica, che nelle intenzioni del governo dovrà tornare «la perla del Mediterraneo». Il primo impegno del premier è consistito nel visitare l' area del cantiere dove sorgerà il nuovo ospedale San Cataldo, per la cerimonia di posa della prima pietra. Il progetto, che rientra tra quelli finanziati dal Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) per Taranto, approvato nel 2015 dal governo Renzi, è finanziato con risorse della Regione Puglia e due delibere Cipe del 2012 e 2013. In realtà l' avvio dei lavori era previsto già lo scorso anno, ma un ricorso al Tar della ditta giunta seconda nel bando di gara, ne rallentò l' iter sbloccato soltanto quest' estate da una sentenza del Consiglio di Stato. Entro la fine del prossimo anno dovrebbe essere pronto. Successivamente il premier è intervenuto alla cerimonia di inaugurazione della Scuola di medicina dell' università di Bari Aldo Moro nell' ex sede della Banca d' Italia. Da quest' anno infatti, Taranto avrà un corso di laurea che spera la conduca ad ottenere nel 2023, dopo l' accreditamento triennale dall' Anvur, l' autonomia da quella del capoluogo barese. Un progetto in cui il comune di Taranto e la Regione Puglia, così come il sottosegretario Mario Turco che ha la delega al Cipe credono fortemente per fermare la fuga di cervelli di giovani tarantini verso altre università (ben 13mila gli studenti che hanno abbandonato negli anni il capoluogo ionico per altri lidi), oltre che la possibilità di saldare il nuovo corso di laurea al nuovo ospedale. Dopo di che Conte ha partecipato all' incontro per la sottoscrizione di alcuni accordi nell' ambito del Cis, alla presenza degli altri ministri e delle autorità locali. In particolare è stato sottoscritto il progetto della riqualificazione dell' ex banchina Torpediniere presente nel Mar Piccolo, che nel 2015 l' ex ministro della Difesa Roberta Pinotti concesse al Demanio per poi affidarla all' Autorità portuale di Taranto. La banchina sarà infatti trasformata in un approdo per maxi yacht. Sempre nell' area in questione sorgerà l' Acquario green da realizzare entro il 2026 per l' avvio dei Giochi del Mediterraneo, per la cui realizzazione saranno stanziati 50 milioni di euro. L' accordo di cessione della ex Stazione Torpediniere all' Autorità Portuale, ha però un risvolto non di poco conto per la Marina Militare, che in cambio otterrà alcune aree per ampliare e ammodernare la base navale operativa presente nel mar Grande e finanziamenti pari a 200 milioni di euro. Confermando ed ampliando la strategicità della città dei Due Mari per la Nato e i suoi interessi geopolitici nel Mediterraneo. Quest' estate infatti il Copasir ha segnalato come la Cina starebbe cercando di allargare i suoi interessi proprio nell' area di Taranto. Che ancora una volta si dimostra strategica non solo nel settore dell' acciaio. Anzi. La vertenza dell' ex Ilva ha comunque trovato posto nei vari impegni del premier, che insieme al ministro Patuanelli e all' ad di Invitalia Arcuri, ha incontrato i sindacati metalmeccanici. Nel vertice è stata



Il Manifesto

Taranto

confermata la trattativa in essere con ArcelorMittal per l' ingresso dello Stato nel capitale sociale della società. Il governo punta a raggiungere un accordo con la multinazionale entro novembre, mantenendo invariati i livelli produttivi e occupazionali, attraverso una riconversione produttiva del siderurgico più grande d' Europa. Un obiettivo più facile a dirsi che a farsi.

Taranto, dal premier via al porto "cinese"

LA MISSIONE ROMA Non chiuderà e non sarà nazionalizzata al cento per cento. Un partner industriale per gestire il polo siderurgico più importante d'Europa è indispensabile. Ma lo Stato ci sarà e l'ex Ilva, anche con le risorse del Recovery Fund, continuerà a produrre acciaio gradualmente sempre più green, così da assicurare tutela dell'occupazione e dell'ambiente. Questo in sintesi quanto detto dal premier Conte ieri a Taranto durante il breve incontro con i sindacati della fabbrica. La riunione, strappata dai sindacati quasi all'ultimo minuto - e inserita nella fitta agenda della missione tarantina del premier tra la posa della prima pietra del nuovo ospedale, l'inaugurazione della facoltà di medicina e la firma di una serie di protocolli e progetti per lo sviluppo della città nell'ambito del Cis (contratto istituzionale di sviluppo) - non ha aggiunto elementi nuovi allo stato dell'arte della trattativa con ArcelorMittal per il rispetto dell'accordo del 4 marzo scorso. Però il premier ha fatto una promessa: «Tornerò e dedicherò una giornata all'ex Ilva, sono già stato allo stabilimento due volte». Conte non indica date, ma non sarà molto in là nel tempo: a fine novembre il dado dovrà essere tratto, o c'è l'accordo oppure il banco salta e i franco-indiani, proprio in base a quanto scritto nell'intesa del 4 marzo, potranno dire addio all'avventura a Taranto pagando una fidejussoria di 500 milioni di euro. Per ora il governo fa la voce grossa. «Abbiamo richiamato gli ArcelorMittal alla responsabilità. Oggi non è pensabile gestire un impianto del genere senza avere cura delle ricadute sociali e della sostenibilità, ma questo lo vedremo alla fine del negoziato. La posizione del governo è ferma, se il negoziato non darà frutti e non consentirà di raggiungere gli obiettivi, ne trarremo tutte le conseguenze» dice Conte. Senza nascondere però che chiudere del tutto (come qualche politico locale chiede e come vorrebbero anche i tanti movimenti ambientalisti dei cittadini) non è una scelta che si può prendere a cuor leggero. Per Taranto (l'ex Ilva dà lavoro direttamente a 10.700 persone, di cui 8.700 a Taranto) ma anche per il resto del Paese: «Chiudere un polo siderurgico è un problema di sistema» ricorda il premier. Che aggiunge: «Noi vogliamo accelerare la transizione energetica e preservare l'occupazione. Ora arrivano i soldi del Recovery fund, abbiamo la possibilità di farlo, costruire un'alternativa è possibile». I PROGETTI Ad aiutare il negoziato, soprattutto dal punto di vista della collocazione degli eventuali esuberanti occupazionali, possono essere i tanti progetti per la città che hanno avuto il via libera proprio ieri con la missione tarantina del premier e di un folto stuolo di ministri al seguito. Porterà occupazione ad esempio la costruzione del nuovo ospedale San Cataldo la cui consegna è prevista in 13 mesi: «È come per il ponte di Genova. Bisogna fare presto» promette il premier durante la cerimonia della posa della prima pietra. Faciliterà la vita ai tanti studenti pendolari e aiuterà a non disperdere i cervelli il nuovo corso di Medicina dell'Università di Bari che prende il via nella ex sede della Banca d'Italia sempre lì a Taranto. Sarà determinante il rilancio del porto che ieri ha visto la firma del protocollo per l'istituzione della zona franca doganale, con una prima azienda già candidata all'insediamento nell'area: il gruppo Ferretti che produce yacht di lusso e che lì, in seguito all'accordo e nonostante le pressioni contrarie provenienti dagli Usa (dal 2012 il gruppo è in mano a capitali cinesi), farà sorgere il suo settimo stabilimento in Italia dando lavoro a 200 persone. E poi ci sono i progetti di recupero della città vecchia e la realizzazione di un grande acquario: «Coniuga attrazione turistica e ricerca.



Il Mattino

Taranto

Faremo di tutto per realizzarlo in tempi brevi» ha promesso il premier. Insomma tanta carne al fuoco per rendere Taranto sempre meno Ilva-dipendente e farla tornare ad essere «la perla del Mediterraneo», come ha auspicato Conte, al termine di una giornata definita «storica» dalle numerose autorità locali presenti (a partire dal governatore Emiliano e dal sindaco Melucci). Persino l' arcivescovo Filippo Santoro ha dato atto al governo di «segnali di cambiamento reale». Giusy Franzese © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Taranto, Conte dà il via al porto cinese

Partite le procedure per dare vita alla zona franca che favorirà Pechino nonostante l'opposizione Usa Nuovo ultimatum del governo da ArcelorMittal: «Se il negoziato fallirà pagherete le conseguenze»

LA MISSIONE ROMA «**Taranto** tornerà ad essere la perla del Mediterraneo», parola di Giuseppe Conte. Le basi il governo le ha poste ieri durante una intensa mattinata dedicata al via libera a una serie di nuovi progetti per il rilancio della città dei due mari. Un rilancio che, vista la posizione strategica, non può prescindere dal **porto**. Diventerà «zona franca doganale» con l'obiettivo di attrarre quante più aziende possibili nell'area: il protocollo è stato uno degli accordi firmati ieri. Le imprese che si insedieranno potranno usufruire di un regime di sospensioni di imposta relative ai dazi doganali e all'Iva. È il primo esperimento di questo genere, visto che le agevolazioni si andranno a cumulare con quelle già previste (o in arrivo) della Zes, la zona economica speciale. Uno stimolo potente, dunque, che dovrebbe davvero riportare il **porto di Taranto** al centro dei traffici del Mediterraneo. La prima azienda a capirlo è la Ferretti Group, marchio storico italiano di yacht di lusso, dal 2012 però in mano ai capitali cinesi cosa che ha allertato gli americani. Nonostante le pressioni comunque il governo è andato avanti e ieri ha firmato l'accordo per il suo insediamento nell'area ex Belleli in zona **porto**, con una concessione demaniale di 40 anni. Dopo che la zona sarà stata bonificata (compito che spetta al pubblico) il gruppo investirà 85 milioni di euro per costruire lì la sua settima fabbrica in Italia dove produrre nuovi scafi. Occupazione prevista: circa 400 lavoratori di cui la metà diretti. Alle polemiche relative alla composizione dell'azionariato del gruppo, il premier ha così replicato: «Stiamo parlando di una società leader mondiale che promuove il made in Italy. È assolutamente italiana, eccetto che per il controllo straniero. Il management è rimasto italiano, gli stabilimenti sono in Italia, i lavoratori sono italiani e il know how e l'expertise sono italiani. Se poi da oggi abbiamo deciso di sovietizzare il sistema economico, io non sono d'accordo». «In passato - ha proseguito - ci si lamentava per l'invadenza delle multinazionali, oggi in un'economia globalizzata ci si preoccupa se gli investitori stranieri non arrivano». Detto ciò, Conte ha chiarito che il governo non consentirà «investimenti predatori», e che gli asset strategici saranno difesi «con le unghie e i denti». LA TRANSIZIONE A riportare al suo antico splendore la città di **Taranto**, contribuiranno anche il nuovo ospedale San Cataldo (ieri il premier ha posato simbolicamente la prima pietra promettendo tempi brevi come «con il ponte di Genova») e la sede distaccata dell'Università di Bari con il corso di Medicina. Firmati anche una serie di bandi di gara per l'avvio della riqualificazione della città vecchia. Ma **Taranto** comunque non può prescindere dall'acciaieria. Su richiesta dei sindacati il premier ieri ha inserito all'ultimo momento nella fitta agenda della sua missione tarantina anche un incontro con una delegazione di fabbrica. A loro ha assicurato che l'ex Ilva non chiuderà, al di là dell'esito del negoziato con ArcelorMittal. Lo Stato ci sarà, ma resta indispensabile un partner industriale. E anche con le risorse del Recovery Fund si continuerà a produrre acciaio gradualmente sempre più green, così da assicurare tutela dell'occupazione e dell'ambiente. «Abbiamo richiamato gli ArcelorMittal alla responsabilità. Oggi non è pensabile gestire un impianto del genere senza avere cura delle ricadute sociali e della sostenibilità. Ma questo lo vedremo alla fine del negoziato. La posizione del governo è ferma, se il negoziato non darà frutti e non consentirà di raggiungere gli obiettivi, ne trarremo tutte le conseguenze»



Il Messaggero

Taranto

ha detto Conte. Il premier ha insistito molto sulla transizione energetica: «Noi vogliamo accelerare la transizione energetica e preservare l'occupazione. Chiudere un polo siderurgico è un problema di sistema». Poi ha fatto una promessa: «Tornerò e dedicherò una giornata all' ex Ilva». Nessuna data per ora, ma non sarà molto in là nel tempo: a fine novembre il dado dovrà essere tratto, o c'è l'accordo oppure il banco salta e i franco-indiani, in base a quanto scritto nell'intesa del 4 marzo che il governo pretenda sia rispettata, potranno dire addio all'avventura a Taranto pagando una fidejussione di 500 milioni di euro. Giusy Franzese © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Cina spadroneggia Si prende i nostri porti con l'aiuto del governo

NICOLA APOLLONIO C'è un tarlo che mi rode il cervello: e se il coronavirus fosse davvero un prodotto artificiale sfuggito al controllo di quell'ormai famoso laboratorio militare di Wuhan, in Cina, come ha più volte sostenuto il Premio Nobel francese Luc Montagnier, e non un casuale trasferimento dell'infezione dal pipistrello all'uomo, come altri scienziati ritengono più verosimile? E perché sono stati spenti i riflettori sulle effettive cause che hanno determinato una pandemia che ci tiene ancora sotto scacco e che, anzi, mostra di andare ancora per le lunghe, vista la nuova ondata di contagi che si sta verificando in Europa e nel mondo, con feriti e un certo numero di morti? Com'è che nessuno parla più della situazione sanitaria nella Repubblica Popolare cinese, di altri eventuali contagi o di altre vittime che potrebbero esserci state (oppure no) dopo le circa tremila registrate alla fine del 2019? Non fanno sapere più nulla. Soltanto che il Pil del Paese dagli occhi a mandorla, negli ultimi mesi, è in forte crescita mentre le economie del resto del mondo tirano il fiato. VANTAGGI ECONOMICI Eppure, il ministro degli Esteri Giggino Di Maio, fautore dell'accordo per portare l'Italia sulla nuova "via della seta" voluta dal furbacchione presidente Xi Jinping, dovrebbe disporre di qualche elemento in più per spiegare agli italiani le motivazioni che, malgrado la crisi economica mondiale causata dal coronavirus, stanno procurando soltanto alla Cina un accrescimento del prodotto interno lordo. Quel che sappiamo, invece, è che mentre la nostra economia arranca, i cinesi hanno già messo in qualche modo le mani sul **porto** di Gioia Tauro, in Calabria, dove hanno fatto arrivare sei gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22mila tonnellate con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers. Poi, c'è anche il caso delle intenzioni cinesi di mettere le mani sul **porto** di **Taranto**, e per questo l'eurodeputata della Lega Anna Bonfrisco ha presentato un'interrogazione alla Commissione Ue chiedendo di accendere i riflettori comunitari sulla possibile vendita di un'infrastruttura strategica di portata europea. LE INFRASTRUTTURE Il **porto**, assieme a Genova, Trieste, Ravenna, Venezia, Palermo e Gioia Tauro, figurava già fra le infrastrutture interessate dalla Silk Road, la nuova Via della Seta marittima di Xi Jinping inaugurata in Italia con la visita ufficiale del presidente cinese nel marzo dell'anno scorso. E pure il ministro degli Esteri Luigi Di Maio, a novembre, in visita all'expo sull'import di Shanghai, aveva parlato di «un interesse che porterà presto ad iniziative» a **Taranto**. Ma quello della città pugliese, oltre che un importante **porto** italiano, è un terminale di non secondaria importanza per l'Ue e per la Nato. Nel Mar Piccolo e nel Mar Grande, la Nato ha infrastrutture militari strategiche per il fianco Sud dell'alleanza. «Il rischio è che l'operazione dia inizio a un riequilibrio geopolitico - ha spiegato l'on. Bonfrisco -. Non possiamo costituire un pericolo per noi e per l'Europa intera. Accettare il rischio che la presenza cinese apra la strada anche solo ad attività di spionaggio è per noi inaccettabile». Ma Di Maio di queste cose non parla. Come se non bastasse quel maledetto virus arrivato dall'altra parte del mondo, ora ci tocca stare con gli occhi ben aperti per evitare che i cinesi ci entrino in casa. Con o senza merci. Quella del mare, si sa, è la via più adatta per evitare ogni controllo. riproduzione riservata.



Conte reinventa Taranto «Con progetti e fondi sarà la perla del Mediterraneo»

Tour del premier (con cinque ministri) tra ospedale, facoltà di Medicina e firme sul Cis

Mario DILIBERTO L'ambizione è quella di riscrivere la storia recente di Taranto. L'impegno del Governo è di riuscirci. Scommettendo sulle vocazioni naturali del capoluogo jonico: il mare, la cultura e il turismo. Per far tornare Taranto ad essere la «perla e il faro del Mediterraneo» - come ha detto ieri il premier Conte. Con la promessa di abbattere anche le inquietanti ombre degli ultimi sessant'anni, scontati dalla città sotto il peso delle polveri e dei fumi delle ciminiere del polo siderurgico. E pagati con le terribili conseguenze sulla salute dei tarantini e sull'ambiente. Di qui la quarta direttrice da seguire nella ricostruzione di Taranto, ovvero la sanità con la realizzazione del nuovo grande ospedale che porterà il nome del patrono, San Cataldo. Il new deal del capoluogo jonico ha il volto di Giuseppe Conte. Il premier è planato ieri sui due mari con una folta delegazione del suo Governo. Cinque i ministri che sono arrivati in città per vergare progetti e investimenti che devono dare sostanza all'impegno di capovolgere le sorti di Taranto. Un programma in buona parte promosso nel quadro del Cis, il contratto istituzionale di sviluppo, think tank e serbatoio economico presieduto dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mario Turco, in cui sono state lanciate le basi della diversificazione economica e sociale della comunità tarantina, recuperando la tradizione dei cantieri navali e del porto, spingendo anche sull'acceleratore del turismo. Proprio sul porto il premier ha spiegato che c'è attenzione sull'allarme lanciato dal Copasir sulle mire straniere, in particolari cinesi, sullo scalo tarantino. «Non consentiamo investimenti predatori - ha sottolineato - ma vogliamo investimenti che ci consentano di operare in tutti i nostri asset strategici nei quali ci difenderemo con le unghie e i denti». Taranto, comunque, è una scommessa che il Governo, a sentire Conte, non intende perdere. «Torneremo qui talmente tante volte che la nostra presenza finirà per risultarvi quasi molesta» - ha sentenziato il premier confermando quanto già annunciato proprio dal senatore e sottosegretario Mario Turco, tarantino doc. Turco aveva parlato del capoluogo come argomento al centro dell'agenda del Governo, evidenziando la pianificazione approntata in decine di riunioni del Cis. Il primo grande passo, però, è certamente l'inaugurazione della scuola di Medicina, varata ieri mattina dal premier. Sarà ospitata dal palazzo che un tempo era la sede della Banca d'Italia, nel cuore della città e con il suggestivo affaccio sulla Rosa dei venti, la fontana che è anche uno dei simboli di Taranto. La chiusura della sede jonica della Banca d'Italia era stata vissuta come una sconfitta da una comunità abituata a perdere pezzi e ad essere costantemente trascurata, al punto da non farci più caso. Ieri quell'edificio, invece, ha rappresentato l'inizio di una nuova vita. Un raggio di sole in contrasto con il cielo plumbeo. Soprattutto perché ha recuperato il sogno cullato dal lontano 1983 quando 83.000 tarantini firmarono una petizione per chiedere l'Università in riva ai due mari. Oggi quel sogno è incarnato dai sessanta giovani che studieranno medicina in riva ai due mari. Il presidente del Consiglio durante l'inaugurazione si è rivolto proprio a quei ragazzi. E prendendo spunto dalla commozione di una di loro, una giovane tarantina, ha spiegato di aver letto in quell'emozione «la rabbia e il dolore per una comunità che ha accumulato tante e troppe delusioni nel tempo». Uno sconforto che si vuole ribaltare come il destino della città. «Un corso di Medicina a Taranto - ha spiegato Conte - costituisce un volano, un'occasione per rilanciare la sanità locale. Vi assicuro che con le autorità locali saremo qui per controllare l'andamento lavori





Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

e che la realizzazione del nuovo ospedale proceda con i tempi previsti». E una risposta celere è quella che si vuole dare sul delicato fronte della salute. Ieri il premier, con al fianco il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci, il presidente della Provincia Giovanni Gugliotti e il governatore Michele Emiliano, ha collocato una pergamena in quella che è la prima pietra del nuovo grande ospedale, progetto che prevede oltre 700 posti letto. Il San Cataldo dovrebbe essere pronto in 399 giorni. «Siamo qui per sostenervi. Come per il ponte di Genova» - ha detto il presidente del Consiglio mettendo sul piatto della bilancia l'impegno per chiudere il cantiere, come previsto, entro la fine del prossimo anno. «Dobbiamo fare in tempo. Abbiamo compreso - ha detto - che la politica doveva cambiare passo e il riscatto per Taranto non poteva più tardare. Abbiamo tutti lavorato nella stessa direzione. Il primo passo è stato ascoltare e comprendere, condividere il dolore e la sofferenza della comunità locale». Sofferenze che quasi idealmente si rispecchiano nel calvario dell'ex Ilva, l'acciaiera più grande d'Europa per la quale il Governo ha in animo un difficile piano di salvataggio e un futuro da ridisegnare in chiave green. «Chiudere un polo siderurgico in Italia - ha sostenuto Conte - è un problema di sistema, ma noi vogliamo rendere e accelerare la transizione energetica, verde. Arrivano anche i soldi del Recovery Fund e abbiamo la possibilità di farlo, abbiamo la possibilità di preservare l'occupazione fermo restando che oggi abbiamo sottoscritto progetti di diversificazione e nuovi contratti. Vogliamo offrire un riscatto economico, sociale culturale a questo territorio sofferente». E per l'ex Ilva è già prevista un'altra visita in riva allo Jonio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dal porto tax free all' acquario il piano a tappe per il rilancio

Formalizzato l' ok a diversi progetti del Cis E ritorna l' idea del polo turistico sulla banchina La promessa dei «tempi brevi» e le risorse In Prefettura nuova linfa al Contratto Taranto

Alessio PIGNATELLI Il rafforzamento dell' offerta universitaria, l' istituzione del centro di ricerca merceologico, la realizzazione dell' ospedale San Cataldo, il definitivo passaggio della banchina ex stazione torpediniere in Mar Piccolo dalla Marina Militare all' Autorità di sistema portuale di Taranto, l' avvio della procedura per il completamento della bonifica e della reindustrializzazione dello yard ex Belleli in Mar Grande, la zona franca doganale al porto e gli interventi di progettazione per il recupero della Città Vecchia di Taranto. E un proposito che riprende un' idea già emersa ma che ora diventa obiettivo concreto: «Il prossimo progetto, quello che ci piacerebbe assolutamente portare, è quello dell' acquario. Coniuga attrazione, vocazione turistica, ricerca anche in questo settore e faremo di tutto per realizzarlo in tempi brevi». Il presidente Giuseppe Conte rigonfia le ruote della macchina del Cis - il Contratto istituzionale di Sviluppo per Taranto - che troppe volte in passato si era impantanata. Lo fa con una sortita che sa quasi di un consiglio dei ministri più ridotto nel capoluogo jonico. Presenti, infatti, vari esponenti dell' esecutivo che hanno formalizzato l' ok a diverse opere di quello che lo stesso premier definì Cantiere Taranto. Al di là dei due punti nodali di cui parliamo diffusamente a parte - il nuovo ospedale e la facoltà di Medicina - si parte appunto dalla prossima ambizione: creare un acquario «che sia il più bello del Mediterraneo». Il presente, intanto, è rappresentato dai progetti di rilancio della città. Ed è ancora la risorsa mare protagonista nelle diverse sfaccettature come ricorda anche la ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli: «Gli accordi sono particolarmente importanti: dal passaggio della stazione Torpediniere per il rilancio del turismo, al recupero dell' area ex Yard Belleli, fino alla zona franca e lo sportello unico doganale. Tutto questo si aggiunge a una serie di investimenti che abbiamo finanziato e stiamo realizzando a Taranto: in particolare sul porto che sarà uno dei più intermodali del Paese». Ferretti sbarcherà a Taranto per costruire gli yacht di lusso insediandosi nello yard ex Belleli con un investimento di oltre 120 milioni di euro, di cui pubblici 35 milioni e con piano di assunzioni di più di 400 lavoratori diretti oltre alla possibile creazione di una filiera produttiva. Per quanto concerne il passaggio della banchina della stazione Torpediniere - la Marina militare ha usato in passato l' infrastruttura come base navale e ancora adesso vi ha alcune attività - l' Autorità portuale la riqualificherà come approdo diportistico e turistico. Proprio qui dovrebbe esserci un acquario green. Un intervento che sarà a carico di fondi pubblici (50 milioni, in fase di deliberazione dal Cipe, solo per l' acquario che avrà anche finalità di studio e di ricerca). Cedendo l' ex stazione Torpediniere, la Marina ottiene i fondi per ampliare l' attuale base navale di Mar Grande. È un progetto da 203 milioni di euro per il quale il Cipe, a fine luglio, ha già dato l' ok ad una prima tranche di 79. Altri due accordi riguardano l' istituzione del laboratorio merceologico nel porto di Taranto, affidato al Cnr ma sono coinvolti anche Università Bari e Arpa Puglia (6,6 milioni). Per il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, «finalmente i progetti che erano sulla carta stanno arrivando a terra, questo è fondamentale: è il momento più importante perché da un lato si inizia un percorso di bonifica e dall' altro inizia un percorso di reindustrializzazione che serve ed è necessario. Credo che il nostro compito sia arrivare al 2022 con lo stesso entusiasmo di oggi e dire ce l' abbiamo fatta: in due anni



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

c'è lo stabilimento e centinaia di persone hanno trovato una risposta occupazionale qui». Riassumendo il lavoro di questi mesi del Cis per Taranto, il sottosegretario alla presidenza Mario Turco ha detto che «non è stato semplice rompere gli schemi e i paradigmi del passato con una dotazione finanziaria di risorse non spese, accumulate negli ultimi 15 anni, di oltre 1 miliardo di euro. Oggi diamo un forte segnale di cambiamento e di discontinuità rispetto al passato». Infine, nel Contratto rientreranno prospettati di riqualificazione edilizia e rinascita culturale. Sono state pubblicate le gare per l'affidamento dei servizi di progettazione per sei interventi fondamentali per la rinascita della Città Vecchia di Taranto e sono stati assegnati 30 milioni, in tre anni, ai Comuni dell'area di crisi ambientale (Taranto, Massafra, Montemesola, Crispiano e Statte) per interventi di carattere sociale. I 30 milioni sono risorse di Ilva in amministrazione straordinaria approvate dal Mise. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Acciaio e Via della Seta, il futuro di Taranto corre sul fronte del porto

Giuseppe Conte tona in Puglia per dare un colpo d' acceleratore alla riqualificazione del futuro di Taranto, col CIS coordinato dal sottosegretario Mario Turco.

Giuseppe Conte tona in Puglia a soli 10 giorni dall' inaugurazione dell' 84^a Campionaria - Fiera del Levante a Bari , per dare un colpo d' acceleratore alla riqualificazione del futuro di **Taranto** , attraverso quel CIS (Contratto Istituzionale di sviluppo) , fortemente voluto dal Capo del Governo e affidato al coordinamento di Mario Turco (tarantino), il sottosegretario M5s alla presidenza del Consiglio con delega alla Programmazione economica e agli Investimenti pubblici. Attenzioni e influenze orientali, da tempo a **Taranto**, sono tornate ad essere particolarmente vivaci e ricche di fermenti , svegliando dal torpore velenoso dei sedimenti siderurgici il "fronte del **porto**" : antico e glorioso propulsore della capitale della Magna Grecia , sul cui orizzonte 'binario' puntano i progetti di rinascita della città. Caratteri somatici e tratti identitari hanno perso baffi, turbanti e scimitarre , per lasciar spazio ad occhi a mandorla, signorilità imprenditoriale e ingenti capitali da investire. Azione duplice, quella in atto, intrapresa in Puglia dal binomio Conte-Emiliano e coerente con l' affaccio del capoluogo ionico sui Due Mari : sul versante più piccolo della politica , valorizzando interlocutori e competenze nella controversa galassia del M5S, per dar corpo alla trama delle alleanze; e su quello più grande economico-internazionale con lo sviluppo di rapporti, accordi e intese commerciali con la più potente delle economie oggi al mondo: la Cina . Un disegno che si scontra con i veti americani della presidenza Trump, che vive la contraddizione di una potenza sempre più chiusa su stessa , che stranamente sembra aver dimenticato l' avversione all' antagonista sovietico, per puntare il dito sul più grande concorrente produttivo-finanziario del pianeta. Quello che non un democratico, ma un repubblicano come Richard Nixon indicò come la nuova frontiera per i mercati americani, frantumando il muro dei pregiudizi verso il cosiddetto universo comunista. La testimonianza di una sorta d' incapacità a tenere il pallino , che anziché trovare la forza e il modo di rilanciare e provare a fare più mete, nella metaforica partita internazionale in atto, sceglie la formula catenaccio per arginare gli assalti e impedire all' avversario di avanzare. Una resistenza che potrebbe tenere a lungo, ma che la storia insegna: destinata, prima o poi, a soccombere. Nel frattempo si perde la Turchia, si mortifica l' Europa e si regala l' intero continente africano proprio alla Cina . Per il rilancio di **Taranto** e il suo Contratto istituzionale di sviluppo ci sono ben 726 milioni : tutti da destinare ad ambiti extra-Ilva: infrastrutture, ospedali, università, riqualificazione urbana. C' è da 'tessere e ricamare' una nuova trama intorno all' acciaieria : si comincia dal centro storico di **Taranto**, dall' ex filiale della Banca d' Italia, che ospiterà il primo Corso Autonomo di Laurea in Medicina e Chirurgia , e dal rafforzamento delle strutture sanitarie con la posa della prima pietra dell' Ospedale San Cataldo , per 715 nuovi posti letto e un centro di ricerca oncologica di primo livello. La svolta al **porto**, invece - dopo l' arrivo dei turchi di Yilport , il tredicesimo operatore mondiale per volumi di attività e primo nel 2018 - sarà segnata dal Gruppo Ferretti , leader mondiale nella progettazione, costruzione e vendita di yacht a motore e da diporto di lusso. La holding turca/cinese Yilport è proprietaria del 25% di Cma Cmg, il terzo vettore marittimo mondiale per il traffico container e a **Taranto** hanno avuto una concessione ad operare di 49 anni su una banchina di 1.900 metri. Mentre il Gruppo Ferretti possiede e gestisce sei cantieri navali in tutta Italia, il cui 86% è in mano alla cinese Weichai : tra le più grandi società cinesi e mondiali che operano nella componentistica di



auto e di veicoli pesanti. Col ridimensionamento del traffico generato dal' ex-Ilva (in caduta al di sotto del 40%) l' incidenza di quello generato dai flussi



Affari Italiani

Taranto

gestiti da Yilport è destinato a salire fino al 30-35% , nel contempo il Gruppo Ferretti intenderebbe concentrare la sua attività sulla costruzione di scafi e sovrastrutture in vetroresina e carbonio , ma anche sulla nascita di un centro di ricerca, focalizzato sulla realizzazione di modelli e stampi. "Tanto è stato fatto - ha avuto modo di dichiarare il Presidente dell' Autorità Portuale e Commissario Straordinario del **Porto** di **Taranto**, Sergio Prete - attraverso una riprogrammazione della parte commerciale, con il terminal contenitori affidato ai turchi, e di quella turistica attraverso l' incremento della presenza delle navi di crociera. Secondo previsioni condivise, crescerà anche l' attività dell' Eni perché il **porto** di **Taranto** servirà da passaggio per esportare il petrolio presente in un giacimento in Basilicata". Guarda la gallery L' impronta d' Oriente continua a marcare il futuro di **Taranto** , che siano turchi o cinesi, fino all' incarnazione di un' atavica presenza nelle competenze del tarantino, Mario Turco (nomen homeni) , all' orizzonte i bagliori di una rinascita si stagliano, anche se timidamente, in parte 'impallati' dalle mega coperture dei parchi minerari dell' Arcelor Mittal . Nel decarbonizzarla e nel ri-valorizzare la vocazione 'dittica' della città, forse, è racchiusa la sfida dell' intesa a lunga gittata tra Giuseppe Conte e Michele Emiliano . (gelormini@gmail.com) Credit photos da **Taranto**: Michele Falcone

Taranto, accordo Agenzia Dogane-AdSP MI per avvio zona franca

Nell'ambito della visita del premier Conte

Roma, 12 ott. (askanews) - Siglato oggi a Taranto dal Direttore Generale ADM, Marcello Minenna, e dal Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio (**AdSP** MI), Sergio Prete, nell'ambito della visita del Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, l'accordo per l'avvio della fase operativa della Zona Franca Doganale interclusa del Porto di Taranto. Lo rende noto la stessa Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in una nota sottolineando che "si aprono grandi opportunità per le imprese che potranno beneficiare delle semplificazioni doganali e della sospensione di dazi e IVA per tutte le attività di trasformazione e logistiche svolte all'interno della zona franca". "In particolare - prosegue ADM - le aziende che trasformeranno materie prime e semilavorati per realizzare prodotti Made in Italy da esportare sui mercati esteri godranno dei massimi benefici fiscali e logistici, potendosi avvalere anche del bollino di qualità e origine Qualitalia offerto da ADM". Prosegue, anche attraverso la digitalizzazione delle procedure, la collaborazione tra ADM e **Autorità** di **sistema portuale** per il rilancio della portualità e della logistica nazionali.

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are navigation links for 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'SPORT', 'CULTURA', and 'SPETTACOLO'. Below this is a 'SPECIALI' section with various news categories. The main article is titled 'Taranto, accordo Agenzia Dogane-AdSP MI per avvio zona franca' and is dated 'Lunedì 12 ottobre 2020 - 19:11'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there are several video thumbnails, including one for 'TG Web Lombardia' and another for 'Il nuovo piano di Riatta Johnson in G8-7 giovedì di guerra'. At the bottom of the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube.

Shipping Italy

Taranto

A Taranto firmato l' accordo per l' avvio della Zona Franca Doganale

A Taranto è stato siglato oggi dal direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, e dal Presidente dell' AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete, nell' ambito della visita in città del Presidente del consiglio Giuseppe Conte, l' accordo per l' avvio della fase operativa della Zona Franca Doganale interclusa del porto. "Si aprono grandi opportunità per le imprese che potranno beneficiare delle semplificazioni doganali e della sospensione di dazi e Iva per tutte le attività di trasformazione e logistiche svolte all' interno della zona franca" spiega l' Agenzia delle Dogane. In particolare, "le aziende che trasformeranno materie prime e semilavorati per realizzare prodotti Made in Italy da esportare sui mercati esteri godranno dei massimi benefici fiscali e logistici, potendosi avvalere anche del bollino di qualità e origine Qualitalia offerto dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli".



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Nuove rotte e posti barca Golfo Aranci ora ci crede

La crescita dei passeggeri (+1,53%) nell'agosto del Covid riporta l'ottimismo Il sindaco: «Che bella sorpresa». E si spera nella Regione per lo scalo turistico

DI GIANDOMENICO MELE

WOLFO ARANCI Un segno più che non poteva passare inosservato. Il porto di Golfo Aranci rappresenta un'eccezione nell'estate del Covid-19, che ha falciato il turismo dell'Isola e ridotto ai minimi termini il numero dei passeggeri. Agosto ha significato ripresa un po' per tutti, ma Golfo Aranci ha fatto registrare un +1,53% che in pochi si aspettavano. «Questi numeri hanno sorpreso anche noi - sottolinea Mario Mulas, sindaco di Golfo Aranci - Il risultato del porto è inaspettato, dobbiamo dire che all'inizio di giugno nessuno avrebbe scommesso su questa ripresa». All'orizzonte, pandemia permettendo, c'è una maggiore centralità di Golfo Aranci nel sistema dei porti del nord Sardegna. L'Autorità di sistema portuale sta riprendendo i colloqui con la Sardinia Ferries per rilanciare collegamenti alternativi a quello per Livorno, che da solo questa estate ha segnato numeri record. Tornano d'attualità per la prossima stagione le nuove rotte verso Civitavecchia, Piombino e Savona. Se il Covid mollerà la presa e si potrà programmare in serenità, l'estate 2021 potrebbe segnare un'ulteriore crescita per lo scalo. Il futuro. «Il mio auspicio - prosegue il sindaco - è che con la nuova stagione, a maggior ragione in virtù di questi numeri, Golfo Aranci possa veder concretizzarsi le nuove rotte, per ora solo annunciate, soprattutto quella per Civitavecchia, un collegamento storico per noi fin dai tempi delle Ferrovie dello Stato. I dati sono confortanti, nonostante il coronavirus. Una buona notizia, perché il porto dà occupazione e crea un indotto. Ristoranti, bar e pizzerie lavorano anche con i passeggeri dei traghetti». Portualità turistica. Nelle scorse settimane l'assessore regionale ai Lavori pubblici, Roberto Frongia, ha fatto un sopralluogo a Golfo Aranci. L'obiettivo è indirizzare sul centro gallurese parte delle risorse che saranno contenute nel nuovo Piano regionale della Rete della portualità turistica. Il progetto dovrà ottenere la Vas (Valutazione ambientale strategica), prima della definitiva approvazione da parte dell'esecutivo regionale. Si punta a costruire un'offerta di qualità, al centro del Mediterraneo, rivedendo la distribuzione dei posti barca lungo le coste sarde. Golfo Aranci è stato individuato come punto strategico e mira a finanziamenti per nuove infrastrutture. «Vogliamo ricostruire il pontile sul lungomare distrutto dalle mareggiate degli anni scorsi, ma servono risorse importanti - conferma Mulas - Fino al 2033 quello specchio acqueo dovrebbe rimanere in concessione al Comune, abbiamo delle idee. Serve un nuovo molo frangiflutti, con un porticciolo fisso. Ora nei cinque pontili a disposizione, tra la Lega navale e i privati, disponiamo di circa 150 posti barca. Con il nuovo progetto ne aggiungeremo 200».



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il porto nel futuro sistema regionale

il piano

Nelle intenzioni della Regione il Piano della portualità (che comprende circa 80 infrastrutture portuali) del quale farà parte anche Golfo Aranci, dovrà essere finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, con la crescita dei volumi di traffico, la diminuzione delle miglia di percorrenza tra un **porto** e l'altro e la promozione della Sardegna in termini turistici. Lo scalo di Golfo Aranci ha i numeri per farne parte. (g.d.m.)

Nuove rotte e posti barca Golfo Aranci ora ci crede
La rinascita dei passeggeri (+153%) nell'agosto del Covid riporta l'attenzione (il sintomo è che bella sorpresa). E si spera nella Regione per lo scalo turistico

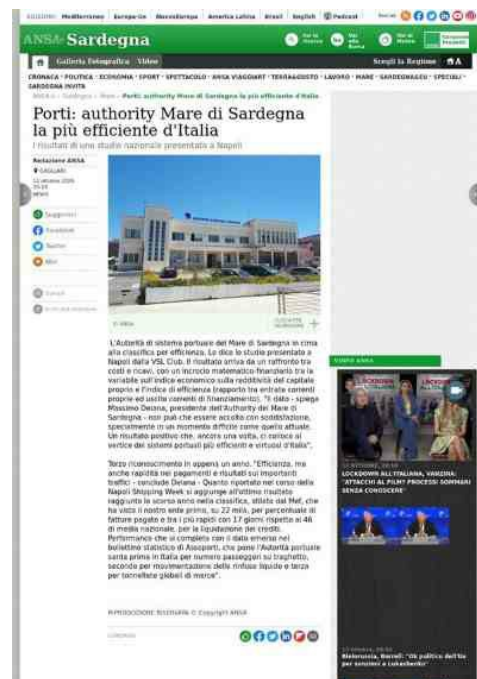
Il partito nel futuro siltima regionale
Nella siltima siltima regionale...
Il partito nel futuro siltima regionale...
Il partito nel futuro siltima regionale...

Bar e ristoranti, la formazione paga
Silvia Fala, manager di Mabbica, aiuta le giovani imprese oltrosi a crescere

A Varese i campioni italiani in gara ci saranno anche oltrosi

Porti: authority Mare di Sardegna la più efficiente d' Italia

L' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna in cima alla classifica per efficienza. Lo dice lo studio presentato a Napoli dalla VSL Club. Il risultato arriva da un raffronto tra costi e ricavi, con un incrocio matematico-finanziario tra la variabile sull' indice economico sulla redditività del capitale proprio e l' indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento). "Il dato - spiega Massimo Deiana, presidente dell' Authority del Mare di Sardegna - non può che essere accolto con soddisfazione, specialmente in un momento difficile come quello attuale. Un risultato positivo che, ancora una volta, ci colloca al vertice dei sistemi portuali più efficienti e virtuosi d' Italia". Terzo riconoscimento in appena un anno. "Efficienza, ma anche rapidità nei pagamenti e risultati sui importanti traffici - conclude Deiana - Quanto riportato nel corso della Napoli Shipping Week si aggiunge all' ottimo risultato raggiunto lo scorso anno nella classifica, stilata dal Mef, che ha visto il nostro ente primo, su 22 mila, per percentuale di fatture pagate e tra i più rapidi con 17 giorni rispetto ai 46 di media nazionale, per la liquidazione dei crediti. Performance che si completa con il dato emerso nel bollettino statistico di **Assoport**, che pone l' Autorità portuale sarda prima in Italia per numero passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione delle rinfuse liquide e terza per tonnellate globali di merce".



Informare

Cagliari

L' AdSP della Sardegna primo ente portuale italiano quanto a performance economico-finanziarie

Il dato è emerso da una simulazione realizzata da VSL Club Siamo i più virtuosi quanto a performance economico-finanziarie. Lo ha sottolineato con soddisfazione l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna riferendosi agli esiti di uno studio realizzato da VSL Club, società di investimenti e servizi nel settore dello shipping, che è stato presentato nel corso della sessione "Porti e finanza" della Naples Shipping Week, l' evento conclusosi lo scorso 3 ottobre a Napoli. Nello specifico, lo studio ha simulato l' applicazione alle 16 Autorità dei sistemi portuali nazionali, seppur enti pubblici economici, dei metodi di analisi delle aziende. In tale scenario il valore di impresa delle AdSP ammonterebbe, complessivamente, a circa un miliardo di euro, pari ad oltre 550 milioni di ricavi operativi (di cui 150 per canoni concessori) e circa 420 di margine operativo lordo (Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization) - indicatore impiegato nell' ambito della valutazione aziendale - che è pari al 75% dei ricavi. L' AdSP del Mare di Sardegna ha specificato che è proprio da un raffronto tra costi e ricavi, con un incrocio matematico finanziario tra la variabile ROE (Return of Equity, indice economico sulla redditività del capitale proprio) e l' indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento) fissato nell' ambito dell' ultima relazione sull' attività delle AdSP stilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che l' ente sardo, che amministra i porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa e Portovesme, raggiungerebbe la vetta della classifica con un punteggio di 6,79 sensibilmente superiore alla media italiana di 4,32. Indice, quello riferito all' Autorità di Sistema Portuale sarda - ha precisato l' ente - stabilito su un rapporto che vede, nel dato analizzato dal MIT, entrate correnti proprie pari a circa 61 milioni di euro a fronte di quasi nove milioni di uscite per il funzionamento. «Il dato emerso dalla simulazione economico-finanziaria di VSL Club nel corso della sessione dedicata ai porti - ha evidenziato il presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, **Massimo Deiana** - non può che essere accolto con soddisfazione, specialmente in un momento difficile come quello attuale. Un risultato positivo che, ancora una volta, ci colloca al vertice dei sistemi portuali più efficienti e virtuosi d' Italia».



L'AdSP del Mare di Sardegna in cima alla classifica per indice di performance

Dallo studio presentato dalla VSL Club, l'Ente ha raggiunto il più alto livello di efficienza in Italia. Quella del Mare di Sardegna è l'Autorità di Sistema Portuale italiana che presenta il più alto indice di performance. È quanto emerso dall'analisi del sistema portuale presentato da VSL Club nel corso della sessione 'Porti e finanza' della Napoli Shipping Week. Evento annuale, tenutosi qualche giorno fa nel capoluogo partenopeo, dedicato all'economia del mare e, nel caso specifico del panel Ports and Finance, alla portualità e alle ricadute sul Paese, sul quale i porti amministrati dalle **AdSP** generano flussi di cassa rilevanti e garantiscono una gestione infrastrutturale ottimale dal punto di vista economico finanziario. Lo specifico studio presentato nel corso del panel dal Dott. Fabrizio Vettosi di VSL Club, ha simulato l'applicazione alle 16 Authorities dei sistemi portuali nazionali, seppur Enti pubblici economici, dei metodi di analisi delle aziende. In tale scenario, il valore di impresa delle **AdSP** ammonterebbe, complessivamente, a circa un miliardo di euro, paria a: oltre 550 milioni di ricavi operativi (di cui 150 per canoni concessori) e circa 420 di margine operativo lordo (Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization) indicatore impiegato nell'ambito della valutazione aziendale che è pari al 75% dei ricavi. Ed è proprio da un raffronto tra costi e ricavi, con un incrocio matematico finanziario tra la variabile ROE (Return of equity , indice economico sulla redditività del capitale proprio) e l'indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento) fissato nell'ambito dell'ultima Relazione sull'attività delle **AdSP** stilata dal Ministero dei Trasporti, che l'**AdSP** del Mare di Sardegna raggiungerebbe la vetta della classifica, superando abbondantemente, con un punteggio di 6,79, la media italiana per indice di efficienza, fissata a 4,32. Indice, quello riferito all'Autorità di Sistema Portuale sarda, stabilito su un rapporto che vede, nel dato analizzato dal MIT, entrate correnti proprie, pari a circa 61 milioni di euro, a fronte di quasi 9 di uscite per il funzionamento. ' Il dato emerso dalla simulazione economico finanziaria di VSL Club nel corso della sessione dedicata ai porti - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna - non può che essere accolto con soddisfazione, specialmente in un momento difficile come quello attuale. Un risultato positivo che, ancora una volta, ci colloca al vertice dei sistemi portuali più efficienti e virtuosi d'Italia'. Terzo riconoscimento in appena un anno, quello attribuito all'**AdSP**. ' Efficienza, ma anche rapidità nei pagamenti e risultati sui importanti traffici - conclude Deiana . Quanto riportato nel corso della Napoli Shipping Week si aggiunge all'ottimo risultato raggiunto lo scorso anno nella classifica, stilata dal MEF, che ha visto il nostro Ente primo, su 22 mila, per percentuale di fatture pagate e tra i più rapidi con 17 giorni rispetto ai 46 di media nazionale, per la liquidazione dei crediti. Performance che si completa con il dato emerso nel bollettino statistico di **Assoport**, che pone l'**AdSP** sarda prima in Italia per numero passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione delle rinfuse liquide e terza per tonnellate globali di merce. Risultati, questi, frutto di un grande lavoro di squadra di tutto il personale dell'Authority, che ringrazio sentitamente anche per la grande serietà ed abnegazione con la quale ha affrontato il lungo periodo di emergenza sanitaria del Covid 19'.



Informazioni Marittime

Cagliari

Porti come aziende, la Sardegna è la più virtuosa

Seguono i sistemi portuali di Messina, Catania, Venezia, Ravenna, Gioia Tauro e Trieste. VSL Club analizza ROE e indice di efficienza delle Autorità di sistema portuale italiane

Quasi un miliardo di euro di valore, di cui 550 milioni in ricavi e 420 milioni di margine operativo lordo, pari al 75 per cento dei ricavi. Se le Autorità di sistema portuale (Adsp) fossero un unico grande gruppo aziendale, il bilancio complessivo si attesterebbe su questo livello. Il VSL Club guidato da Fabrizio Vettosi fa il punto sul rendimento economico e finanziario dei porti italiani. Lo studio, presentato nel corso della Naples Shipping Week 2020, ha stilato un'indice della performance delle singole Adsp, applicando i metodi di analisi aziendale in simulazione alle 16 authorities. Dal raffronto tra costi e ricavi, con un incrocio matematico-finanziario tra la variabile ROE (Return of equity, indice economico sulla redditività del capitale proprio) e l'indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento), l'Autorità di sistema portuale più virtuosa risulta essere quella della Sardegna, con un punteggio di 6,79, rispetto a una media nazionale di 4,32. Seguono l'Autorità di sistema portuale dello Stretto (Messina, con 6,02), della Sicilia Orientale (Catania, con 6,01), dell'Adriatico Settentrionale (Venezia, con 5,47), e dell'Adriatico Centro-Settentrionale (Ravenna, con 5,18). Seguono i sistemi portuali di: Gioia Tauro, Trieste, Genova, La Spezia, Taranto, Civitavecchia, Livorno. A pari performance Ancona, Palermo e Napoli; chiude il sistema portuale di Bari. La Sardegna, sulla base dei dati del ministero dei Trasporti utilizzati da VSL, vede 61 milioni di euro di entrate proprie a fronte di quasi 9 milioni di uscite per il funzionamento. Un risultato che si aggiunge, sottolinea il presidente dei porti sardi, Massimo Deiana, alla classifica del ministero dell'Economia che vede l'ente pubblico-economico primo, su 22 mila, per percentuale di fatture pagate e tra i più rapidi con 17 giorni rispetto ai 46 di media nazionale, per la liquidazione dei crediti. Performance che si completa con il dato emerso nel bollettino statistico di **Assoporti**, che pone l'AdSP sarda prima in Italia per numero passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione delle rinfuse liquide e terza per tonnellate globali di merce.



AdSp Sardegna prima per indice di performance

Più alto livello di efficienza in Italia secondo uno studio VSL Club

Redazione

CAGLIARI Quella del Mare di Sardegna è l'Autorità di Sistema portuale italiana che presenta il più alto indice di performance. È quanto emerso dall'analisi del sistema portuale presentato da VSL Club nel corso della sessione Porti e finanza della Napoli Shipping Week. L'evento recentemente conclusosi nel capoluogo partenopeo, dedicato all'economia del mare e, nel caso specifico del panel Ports and Finance, alla portualità e alle ricadute sul Paese, sul quale i porti amministrati dalle **AdSp** generano flussi di cassa rilevanti e garantiscono una gestione infrastrutturale ottimale dal punto di vista economico finanziario. Lo specifico studio sull'indice di performance presentato nel corso del panel dal dott. Fabrizio Vettosi di VSL Club, ha simulato l'applicazione alle 16 Authorities dei sistemi portuali nazionali, seppur Enti pubblici economici, dei metodi di analisi delle aziende. In tale scenario, il valore di impresa delle **AdSp** ammonterebbe, complessivamente, a circa un miliardo di euro, paria a: oltre 550 milioni di ricavi operativi (di cui 150 per canoni concessori) e circa 420 di margine operativo lordo (Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization) indicatore impiegato nell'ambito della valutazione aziendale che è pari al 75% dei ricavi. Ed è proprio da un raffronto tra costi e ricavi, con un incrocio matematico finanziario tra la variabile ROE (Return of equity, indice economico sulla redditività del capitale proprio) e l'indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento) fissato nell'ambito dell'ultima Relazione sull'attività delle **AdSp** stilata dal Ministero dei Trasporti, che l'**AdSp** del Mare di Sardegna raggiungerebbe la vetta della classifica, superando abbondantemente, con un punteggio di 6,79, la media italiana per indice di efficienza, fissata a 4,32. Indice, quello riferito all'Autorità di Sistema portuale sarda, stabilito su un rapporto che vede, nel dato analizzato dal Mit, entrate correnti proprie, pari a circa 61 milioni di euro, a fronte di quasi 9 di uscite per il funzionamento. Il dato emerso dalla simulazione economico finanziaria di VSL Club nel corso della sessione dedicata ai porti spiega Massimo Deiana, presidente **AdSp** del Mare di Sardegna non può che essere accolto con soddisfazione, specialmente in un momento difficile come quello attuale. Un risultato positivo che, ancora una volta, ci colloca al vertice dei sistemi portuali più efficienti e virtuosi d'Italia. Terzo riconoscimento in appena un anno, quello attribuito all'**AdSp**. Efficienza, ma anche rapidità nei pagamenti e risultati sui importanti traffici conclude Deiana. Quanto riportato nel corso della Napoli Shipping Week si aggiunge all'ottimo risultato raggiunto lo scorso anno nella classifica, stilata dal Mef, che ha visto il nostro Ente primo, su 22 mila, per percentuale di fatture pagate e tra i più rapidi con 17 giorni rispetto ai 46 di media nazionale, per la liquidazione dei crediti. Performance che si completa con il dato emerso nel bollettino statistico di **Assoport**, che pone l'**AdSp** sarda prima in Italia per numero passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione delle rinfuse liquide e terza per tonnellate globali di merce. Risultati, questi, frutto di un grande lavoro di squadra di tutto il personale dell'Authority, che ringrazio sentitamente anche per la grande serietà ed abnegazione con la quale ha affrontato il lungo periodo di emergenza sanitaria del Covid 19.



AdSP Sardegna prima per efficienza

Quella del Mare di Sardegna è l' Autorità di Sistema Portuale italiana che presenta il più alto indice di performance. È quanto emerso dall' analisi del sistema portuale presentato da VSL Club nel corso della sessione 'Porti e finanza' della Napoli Shipping Week, evento annuale, tenutosi qualche giorno fa nel capoluogo partenopeo, dedicato all' economia del mare e, nel caso specifico del panel Ports and Finance, alla portualità e alle ricadute sul Paese, sul quale i porti amministrati dalle AdSP generano flussi di cassa rilevanti e garantiscono una gestione infrastrutturale ottimale dal punto di vista economico - finanziario. Lo specifico studio presentato nel corso del panel dal Dott. Fabrizio Vettosi di VSL Club, ha simulato l' applicazione alle 16 Authorities dei sistemi portuali nazionali, seppur Enti pubblici non economici, dei metodi di analisi delle aziende. In tale scenario, il valore di impresa delle AdSP ammonterebbe, complessivamente, a circa un miliardo di euro, pari a: oltre 550 milioni di ricavi operativi (di cui 150 per canoni concessori) e circa 420 di margine operativo lordo (Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization) - indicatore impiegato nell' ambito della valutazione aziendale - che è pari al 75% dei ricavi. Ed è proprio da un raffronto tra costi e ricavi, con un incrocio matematico finanziario tra la variabile ROE (Return of equity, indice economico sulla redditività del capitale proprio) e l' indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento) fissato nell' ultima Relazione sull' attività delle AdSP stilata dal Ministero dei Trasporti, che l' AdSP del Mare di Sardegna raggiungerebbe la vetta della classifica, superando abbondantemente, con un punteggio di 6,79, la media italiana per indice di efficienza, fissata a 4,32. Indice, quello riferito all' Autorità di Sistema Portuale sarda, stabilito su un rapporto che vede, nel dato analizzato dal MIT, entrate correnti proprie, pari a circa 61 milioni di euro, a fronte di quasi 9 di uscite per il funzionamento. 'Il dato emerso dalla simulazione economico - finanziaria di VSL Club nel corso della sessione dedicata ai porti - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - non può che essere accolto con soddisfazione, specialmente in un momento difficile come quello attuale. Un risultato positivo che, ancora una volta, ci colloca al vertice dei sistemi portuali più efficienti e virtuosi d' Italia'.



The Medi Telegraph

Cagliari

Adsp Sardegna, prima per indice di performance

Cagliari - Quella del Mare di Sardegna è l'Autorità di sistema portuale italiana che presenta il più alto indice di performance. È quanto emerso dall'analisi del sistema portuale presentato da Vsl Club nel corso della sessione 'Porti e finanza' della Naples Shipping Week, dove è stata condotta l'analisi sui porti

Cagliari - Quella del Mare di Sardegna è l'Autorità di sistema portuale italiana che presenta il più alto indice di performance. È quanto emerso dall'analisi del sistema portuale presentato da Vsl Club nel corso della sessione 'Porti e finanza' della Naples Shipping Week. Evento annuale, tenutosi qualche giorno fa nel capoluogo partenopeo, dedicato all'economia del mare e, nel caso specifico del panel Ports and Finance, alla portualità e alle ricadute sul Paese, sul quale i porti amministrati dalle Adsp generano flussi di cassa rilevanti e garantiscono una gestione infrastrutturale ottimale dal punto di vista economico - finanziario. Lo specifico studio presentato nel corso del panel da Fabrizio Vettosi di Vsl Club, ha simulato l'applicazione alle 16 Authority dei sistemi portuali nazionali, seppur enti pubblici economici, dei metodi di analisi delle aziende. In questo scenario, il valore di impresa delle Adsp ammonterebbe, complessivamente, a circa un miliardo di euro, paria a oltre 550 milioni di ricavi operativi (di cui 150 per canoni concessori) e circa 420 di margine operativo lordo (Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization) - indicatore impiegato nell'ambito della valutazione aziendale - che è pari al 75% dei ricavi. Ed è proprio da un raffronto tra costi e ricavi, con un incrocio matematico finanziario tra la variabile Roe (Return of equity, indice economico sulla redditività del capitale proprio) e l'indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento) fissato nell'ambito dell'ultima relazione sull'attività delle Adsp stilata dal ministero dei Trasporti, che l'Adspms raggiungerebbe la vetta della classifica, superando abbondantemente, con un punteggio di 6,79, la media italiana per indice di efficienza, fissata a 4,32. Indice, quello riferito all'Autorità di sistema portuale sarda, stabilito su un rapporto che vede, nel dato analizzato dal Mit, entrate correnti proprie, pari a circa 61 milioni di euro, a fronte di quasi 9 di uscite per il funzionamento: 'Il dato emerso dalla simulazione economico - finanziaria di Vsl Club nel corso della sessione dedicata ai porti - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Adsp del Mare di Sardegna - non può che essere accolto con soddisfazione, specialmente in un momento difficile come quello attuale. Un risultato positivo, che ancora una volta ci colloca al vertice dei sistemi portuali più efficienti e virtuosi d'Italia'. Terzo riconoscimento in appena un anno, quello attribuito all'Adsp: 'Efficienza, ma anche rapidità nei pagamenti e risultati sui importanti traffici - conclude Deiana - . Quanto riportato nel corso della Naples Shipping Week si aggiunge all'ottimo risultato raggiunto lo scorso anno nella classifica, stilata dal ministero dell'Economia, che ha visto il nostro ente primo, su 22 mila, per percentuale di fatture pagate e tra i più rapidi con 17 giorni rispetto ai 46 di media nazionale, per la liquidazione dei crediti. Performance che si completa con il dato emerso nel bollettino statistico di **Assoporti**, che pone l'Adsp sarda prima in Italia per numero passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione delle rinfuse liquide e terza per tonnellate globali di merce. Risultati, questi, frutto di un grande lavoro di squadra di tutto il personale dell'Authority, che ringrazio sentitamente anche per la grande serietà e abnegazione con la quale ha affrontato il lungo periodo di emergenza sanitaria del coronavirus'.



Milazzo - Incontro tra il sindaco Midili e l' autorità portuale per lo sviluppo del porto

Un piano strategico per garantire uno sviluppo del porto di Milazzo a medio e lungo termine. E' questa la visione del presidente dell' **Autorità Portuale** Mario Mega, condivisa con il sindaco Pippo Midili durante un incontro tenutosi a Palazzo dell' Aquila. Un incontro di presentazione sostanzialmente a una settimana dall' insediamento del primo cittadino che così si è potuto rendere conto degli interventi previsti per lo scalo mamertino. Da un lato il presidente Mega ha ritenuto strategico e fondamentale il rapporto con le municipalità e in particolare con i sindaci su cui insistono i porti di sistema. Dall' altro, Pippo Midili ha rilevato che il porto di Milazzo, ubicato nel cuore della città, ha peculiarità diverse rispetto agli altri e quindi necessita di una pianificazione che preveda il rilancio della portualità anche attraverso la realizzazione di infrastrutture di servizio, quali ad esempio una strada che colleghi l' asse viario al porto, evitando l' intasamento della via dei Mille. Altri passaggi del neo primo cittadino hanno riguardato le banchine da completare, il dragaggio dei fondali (ormai prossimo ad essere avviato), le nuove direzioni di sviluppo che passano dal traffico turistico, alla nautica da diporto, ma anche ai grandi yacht, con Milazzo che può diventare destinazione importante di questo segmento turistico. Sollecitata sempre dal primo cittadino la necessità di interventi per rafforzare il ruolo strategico che la città del Capo ha nel transito da e per le isole Eolie e in tale ottica è stata chiesta una diversa dislocazione del terminal che accoglie i turisti e l' individuazione di un' area in via Tonnara da destinare a parcheggio proprio per i vacanzieri che devono imbarcarsi, al fine anche di organizzare la viabilità cittadina secondo quanto previsto anche nel Piano urbano del traffico. Discorso più complesso - ma lo di sapeva già - per la banchina XX Luglio, «dove - è stato detto - è in fase di svolgimento il riappalto, che consentirà di modificare il progetto, cosa che stanno facendo i tecnici, e con questo saranno superate le criticità esistenti.



Milazzo. Midili punta al rilancio della portualità, l' incontro con Mega

Salvatore Di Trapani

Il sindaco di Milazzo, Pippo Midili, ha incontrato il presidente dell' **Autorità portuale di sistema**, Mario Mega. Ecco di cosa si è discusso. Rilancio della portualità di Milazzo. Questo l' argomento principale del quale il sindaco, Pippo Midili, ha discusso in un incontro con il presidente dell' **Autorità portuale di sistema**, Mario Mega. Nel corso dell' incontro, Mega ha sottolineato come sia strategica la collaborazione con le **autorità** municipali. Soprattutto nell' ottica dello sviluppo territoriale: «Potrà infatti esserci un vero sviluppo -ha dichiarato- se riusciremo a trovare sintesi tra le aspirazioni del **sistema** e la sostenibilità di quello che immaginiamo di fare con lo sviluppo del territorio». Il sindaco Midili ha quindi posto l' accento sul piano regolatore che "dovrà prevedere una pianificazione che guardi al rilancio della portualità, anche attraverso la realizzazione di infrastrutture di servizio, quali ad esempio una strada che colleghi l' asse viario al porto, evitando l' intasamento della via dei Mille". La centralità del porto di Milazzo si è quindi discusso delle opere di prossima realizzazione, come le banchine e il dragaggio dei fondali che dovrebbe essere eseguito a breve. Punto particolarmente rilevante, il fattore turistico e la centralità da assegnare alla città del Capo soprattutto nel collegamento con le isole eolie. Midili ha proposto una diversa dislocazione del terminal che accoglie i turisti e l' individuazione di un' area in via Tonnara da destinare a parcheggio, che possa essere sfruttato dai turisti devono imbarcarsi. Infine si è discusso dei lavoratori del porto, per i quali il presidente Mega ha assicurato un aumento del costo delle prestazioni da riconoscere ai componenti della cooperativa che attualmente opera all' interno dello scalo.



I porti italiani attrattivi per investimenti internazionali

Milano. L' Istituto Italiano per gli Studi Politici Internazionali (ISPI) crede che i porti italiani siano quelli del Mediterraneo che possono attrarre investitori internazionali. Lo si afferma nel nuovo rapporto dell' Istituto pubblicato la scorsa settimana a Milano durante un think tank dedicato, anche se il commercio marittimo registra un calo a causa della pandemia Covid-19. I porti italiani, per le favorevoli posizioni geografiche e le loro funzioni operative, potrebbero consentire ai tanti investitori internazionali di gestire flussi merceologici con una certa facilità e risparmi dei costi, favorendo le cd economie di scala. I grandi carriers, le shipping companies che governano il mercato mondiale del trasporto merci via nave, afferma Massimo Deandreis, direttore generale SRM Intesa San Paolo, hanno cercato di far fronte alla crisi con operazioni di 'blank sailing' (cancellazione di tratte già programmate) e contemporaneamente con la ricerca di rotte e strategie per diminuire drasticamente i costi. Nel rapporto ISPI si legge che in questo primo semestre 2020 i porti italiani hanno visto diminuire il transito di merci del 12% (in termini di tonnellaggio), in linea con il traffico globale dovuto al blocco pandemico e alle tensioni commerciali tra la Cina e gli Usa. In questi ultimi mesi, si stanno registrando intenzioni positive di Cina, Olanda, Germania e Turchia nell' investire sui porti italiani, perché la posizione dell' Italia, cuore del Mediterraneo e porta da e per l' Europa, costituisce un hub naturale per il traffico marittimo globale e regionale. Vedasi la Cina e la Germania su Trieste; la Turchia con Yilport a Taranto e Brindisi, MSC a Gioia Tauro e Olanda su Cagliari. Per gli analisti dell' ISPI, se si vuole una competizione efficace nei trasporti marittimi e se si vuole attrarre più investitori internazionali, i porti italiani devono mettere in campo una strategia che sappia declinare un aumento dell' intermodalità con piattaforme di collegamento tra porti e infrastrutture ferroviarie. L' intermodalità, le piattaforme di collegamento con la ferrovia, la capacità di trasformare l' area retroportuale in poli di innovazione e attrazione di investimenti (Zes e Zel), nuova tecnologia e sostenibilità, sono pilastri di una strategia trasportistica e logisticamente efficiente per rendere competitivo un porto. Intanto, i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane sono tornati a chiedere al Governo linee chiare per le semplificazioni burocratiche riguardo a banchine e relativi progetti di sviluppo. Molte infrastrutture portuali, affermano i presidenti, sono interessate a vari progetti e risorse finanziarie che ancora non si riesce a spenderle tutte. Ancora, il tavolo nazionale delle AdSP non si riunisce con sufficiente regolarità; le richieste di poter beneficiare di una 'corsia preferenziale' per infrastrutture portuali quali banchine, terminal e dragaggi non è del tutta chiara e si rimanda, incontro dopo incontro dopo Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.



Informazioni Marittime

Focus

Più intermodalità per attrarre investitori globali. Rapporto Ispi sui porti italiani

L'indagine dell'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale analizza criticità e prospettive del settore

Nonostante la crisi economica e commerciale causata dalla pandemia globale, i porti italiani possono ancora attrarre investitori internazionali. Lo afferma un nuovo rapporto pubblicato dall'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (Ispi), un think tank italiano con sede a Milano. "Il primo semestre dell'anno, quello caratterizzato dall'impatto del lockdown, ha visto il numero di merci in transito nei porti italiani contrarsi del 12% in termini di tonnellaggio", spiega il rapporto dell'Ispi. Questi dati sono in linea con la contrazione del traffico del settore marittimo a livello globale, derivante non solo dalla Covid-19 ma anche dalle crescenti tensioni commerciali internazionali, in particolare quelle tra Cina e Stati Uniti", aggiunge il rapporto. Il documento Ispi prosegue però affermando che operatori cinesi, olandesi, tedeschi e turchi stanno emergendo come possibili investitori nei porti italiani perché la posizione dell'Italia al centro del Mediterraneo la rende un hub per il traffico marittimo regionale e globale. Gli analisti dell'istituto spiegano che i porti italiani, per diventare più competitivi e attrarre investitori internazionali, devono aumentare la loro "intermodalità", cioè la connessione con le infrastrutture ferroviarie. Come modello operativo, il report ricorda che nel marzo 2019 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che comprende il porto chiave di Trieste nell'Italia nord-orientale, ha annunciato di aver firmato un memorandum d'intesa con la China Communications Construction Company proprio con l'obiettivo di potenziare l'infrastruttura ferroviaria nella regione portuale.

