



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 30 giugno 2020**



Prime Pagine

30/06/2020	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Foglio	11
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Giornale	12
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Giorno	13
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Manifesto	14
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Mattino	15
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Messaggero	16
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Il Tempo	20
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	Italia Oggi	21
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	La Nazione	22
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	La Repubblica	23
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	La Stampa	24
Prima pagina del 30/06/2020		
30/06/2020	MF	25
Prima pagina del 30/06/2020		

Primo Piano

30/06/2020	La Stampa Pagina 22	26
L'anno perso dei traffici marittimi «Mai così male»		

Trieste

30/06/2020	Il Piccolo Pagina 16	27
Il tesoretto Invitalia inutilizzato finito nell' operazione Servola		

30/06/2020	Il Piccolo Pagina 32	28
Nasce l'asse degli interporti da Ferneti a Cervignano il polo che piace ai tedeschi		
30/06/2020	Il Piccolo Pagina 34	29
Congelato l' interesse di Pechino per la piattaforma logistica		
30/06/2020	Il Piccolo Pagina 34	30
Trieste va sulle barricate aspettando D'Agostino l'artefice della rinascita		
30/06/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 15	32
Trieste, la Ferriera diventa polo logistico		
29/06/2020	Corriere Marittimo	33
Trieste, Accordo di Programma per nuovo polo logistico nell' area della Ferriera - Nuove occupazionei		
29/06/2020	Informazioni Marittime	35
A Trieste la Ferriera diventerà polo logistico al servizio del porto		
29/06/2020	Transportonline	36
Al via la trasformazione del Comprensorio: diventa polo logistico al servizio del porto di Trieste		

Venezia

30/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 3	38
L' ipotesi Conte per il test del Mose «No buffet, solo acqua minerale»		
30/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 9	39
Navi, scontro a sinistra sull' alternativa «Martini sia chiaro sulle sue proposte»		
30/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 35	40
Persi 2 passeggeri su 3 nelle crociere		
30/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 9	A. Zo. 41
Guerra sul bilancio Città metropolitana e Regione disertano Musolino a rischio		
30/06/2020	Il Gazzettino Pagina 12	ALBERTO FRANCESCONI 42
Porto Venezia, il giorno del giudizio		
30/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	43
Bilancio del Porto, terza fumata nera I due consiglieri dicono ancora «no»		
30/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	44
«Confidiamo nelle mediazioni per evitare la paralisi»		
30/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	45
Ore decisive per Musolino I rischi della legge Delrio e l' ipotesi commissario «Non c' è automatismo»		
30/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	47
Il caso in Consiglio Comunale «Presto un' audizione urgente»		
29/06/2020	Corriere Marittimo	48
Venezia, non si ricuce lo strappo- Comitato di Gestione disertato da Regione e Città Metropolitana		
29/06/2020	Informatore Navale	49
PORTO DI VENEZIA, I COMPONENTI DI CITTA' METROPOLITANA E REGIONE DISERTANO ANCHE LA TERZA CONVOCAZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE		
29/06/2020	Informazioni Marittime	50
Porto di Venezia, salta anche il terzo Comitato di gestione		
29/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione 51
Venezia: assenze annunciate al Comitato		
29/06/2020	Sea Reporter	52
Porto di Venezia, fallita per la terza volta la convocazione del Comitato di Gestione		
29/06/2020	Ship Mag	53
Porto di Venezia, bilancio al palo. Regione e Comune: "Domani non lo voteremo". Ora la palla passa al MIT		
29/06/2020	Venezia Today	54
Comitato per il voto al bilancio del porto di martedì 30, disertato		

Savona, Vado

30/06/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 17	55
29/06/2020	Il Nautilus	56
	Traffici portuali, crollo del 13 % tengono container e petroliferi	
	Porti del Mar Ligure Occidentale: dati di traffico: maggio molto negativo	
29/06/2020	Informatore Navale	58
	Maggio molto negativo per le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti del Mar Ligure Occidentale	

Genova, Voltri

30/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 16	60
	Nuova Darsena di Genova, il popolo degli yacht sarà di mille persone	
30/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7	61
	Torre Piloti, scoperta choc "Venne costruita al risparmio"	
29/06/2020	Shipping Italy	63
	Messina chiede il risarcimento dei danni pagati per la torre piloti di Genova	
30/06/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 15	64
	Autostrade Liguria, il vertice ai Trasporti non sblocca l'ingorgo	
30/06/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 40	66
	Toti: linea dura contro Autostrade e Mit "Entro 3 giorni un piano con tutti i lavori"	
29/06/2020	Ansa	67
	Porti Genova e Savona: maggio nero -29% traffico commerciale	
29/06/2020	BizJournal Liguria	68
	Regione Liguria: ordinanza per chiedere un nuovo piano di manutenzione ad Autostrade e al Mit	
29/06/2020	BizJournal Liguria	70
	Nodo Ferroviario di Genova, ripartono i lavori: firmato l'accordo con Cociv	
30/06/2020	La Stampa Pagina 34	71
	«Approfittiamo della crisi per dare un forte impulso alla digitalizzazione»	
30/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	72
	Porto, la grande paura sui moli in picchiata merci e passeggeri	
30/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10	73
	Compagnia Unica un altro mese per chiudere i conti	
29/06/2020	BizJournal Liguria	74
	Maggio molto negativo per i porti del Mar Ligure Occidentale	
29/06/2020	Il Vostro Giornale	76
	Porti, Rixi (Lega): Record storico negativo per Genova-Savona: governo intervenga sulle politiche del mare	
30/06/2020	Informare	77
	A maggio il traffico delle merci nei porti di Genova e di Savona Vado è diminuito rispettivamente del -30,6% e del -22,9%	
29/06/2020	Informazioni Marittime	78
	Genova e Savona, maggio segna -28 per cento traffico	
29/06/2020	Messaggero Marittimo	79
	Maggio negativo nei porti di Genova e Savona	
29/06/2020	Sea Reporter	81
	Traffici - Porti del Mar Ligure Occidentale: negativo per le movimentazioni di merci e di passeggeri	
29/06/2020	FerPress	83
	Genova: Logistica ed economia, dall'emergenza sanitaria alla ripartenza, aprono il BES2020	
29/06/2020	Messaggero Marittimo	85
	Fare sistema per rilanciare economia del mare	
29/06/2020	Ansa	87
	Porto Genova, sequestrati 800mila guanti	
29/06/2020	Askanews	88
	Genova, sequestrato carico di 800mila guanti in lattice	
29/06/2020	BizJournal Liguria	89
	Genova: al via oggi il Blue Economy Summit	

29/06/2020	Corriere Marittimo		91
	Blue Economy Summit al via la III edizione		
29/06/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	93
	Blue Economy Summit 2020		

La Spezia

30/06/2020	La Stampa	Pagina 33	94
	La presidente Roncallo: «Più forza alle ferrovie»		
30/06/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 33	95
	Operai sospesi nel vuoto «Dal porto immagini-choc»		
29/06/2020	Citta della Spezia		96
	Operai sospesi nel vuoto, sindacati furiosi: "Prima sicurezza poi profitto"		

Ravenna

30/06/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 42	<i>Giovanna Mancini</i>	97
	Il riscatto della Romagna passa ancora dal turismo			
30/06/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 42		99
	Porti, strade e ferrovie per uscire dall' emergenza			
30/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 41		101
	Traffici portuali, a maggio crollo del 25 per cento			
29/06/2020	Informare			102
	Traffico nel porto di Ravenna in calo del -25,7% a maggio			

Marina di Carrara

30/06/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 35		103
	In arrivo terminalista ad hoc, trend positivo			

Livorno

30/06/2020	Il Tirreno	Pagina 35		105
	Il rebus ferroviario fra Alta Velocità e scavalco per dare un futuro al polo infrastrutturale			
30/06/2020	Il Tirreno	Pagina 35		106
	Gigante della logistica (e della manifattura)			
30/06/2020	Il Tirreno	Pagina 36		107
	Ora finalmente siamo vicini allo sblocco			
30/06/2020	Il Tirreno	Pagina 37		108
	Livorno, l'estenuante iter del progetto-clou			
29/06/2020	Corriere Marittimo			109
	Livorno, Varco Galvani nuova procedura in entrata e uscita			
29/06/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	110
	Livorno: nasce Conflogistica e Portualità			
29/06/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	111
	Nuova procedura al Varco Ferrovia Galvani			
29/06/2020	Port News			112
	Varchi super sicuri a Livorno			

Piombino, Isola d' Elba

30/06/2020 **Il Tirreno** Pagina 38 113
Assegnate le nuove aree il Porto di Piombino in una fase di sviluppo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/06/2020 **Shipping Italy** 114
Nuova JV per il bunkeraggio fra Anapo e Rimorchiatori Laziali

Napoli

30/06/2020 **Il Mattino** Pagina 24 115
Svolta Fincantieri patto Italia -Francia per quattro navi

29/06/2020 **Informare** 117
Lo scorso mese il traffico delle merci nei porti di Napoli e Salerno ha segnato diminuzioni del -23,2% e -4,1%

29/06/2020 **Stylo 24** 118
«Ressa al Beverello? Nessuna organizzazione, è colpa dell' Authority»

29/06/2020 **Stylo 24** *FRANCESCO EMILIO BORRELLI* 119
La doppia morale di Borrelli

Salerno

30/06/2020 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 21 *Barbara Cangiano* 120
Rifiuti, l' assedio degli incivili dalla movida ai diportisti «Più controlli per fermarli»

30/06/2020 **La Città di Salerno** Pagina 9 122
I "cafoni dei rifiuti" imperversano in città Regna solo il degrado

Bari

29/06/2020 **Informazioni Marittime** 124
Sistema portuale di Bari, 9 milioni di aiuti post-Covid

Brindisi

30/06/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 9 125
Dall' Authority l' ok al bilancio E le tariffe restano invariate

30/06/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 32 127
Autorità di Sistema Portuale, approvato il bilancio consuntivo con un avanzo di 2,5 milioni di euro

29/06/2020 **Brindisi Report** 128
Autorità portuale, approvato il bilancio 2019: oltre due milioni di euro di avanzo

29/06/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 129
Approvato il bilancio AdSp MAM

29/06/2020 **Port News** 130
Porti pugliesi, approvato il bilancio

29/06/2020	Ship Mag		131
<hr/>			
Porti pugliesi: via libera al bilancio 2019, archiviato con un avanzo di oltre 2,5 milioni			

Taranto

30/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 38	132
<hr/>			
30/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 9	ALESSIO PIGNATELLI 133
<hr/>			
30/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 9	135
<hr/>			
30/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10	PAOLA CASELLA 136
<hr/>			
29/06/2020	Puglia Live		137
<hr/>			
Presentazione del Piano Operativo Triennale (POT) 2020 - 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale di Taranto.			
29/06/2020	Pugliapress		138
<hr/>			
Taranto: Ipotesi di devoluzione di aree e manufatti			
29/06/2020	Studio 100		140
<hr/>			
CONFERENZA DI SERVIZI TRA COMUNE E DIFESA, IPOTESI DI DEVOLUZIONE DI AREE E MANUFATTI			

Manfredonia

29/06/2020	Puglia Live		142
<hr/>			
Manfredonia - Guardia Costiera Esercitazione antincendio presso il Marina del Gargano			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

29/06/2020	Ansa		144
<hr/>			
Camera commercio: Crotone, puntare su investimenti porto			
29/06/2020	Ship Mag		145
<hr/>			
Porto di Gioia Tauro ancora senza presidente da 4 anni. E da 5 lunedì. Perché?			

Olbia Golfo Aranci

29/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	146
<hr/>			
Tar Sardegna respinge il ricorso di Sinergest			

Cagliari

29/06/2020	Sardegna Reporter		147
<hr/>			
Cagliari. In visita il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto			

Focus

30/06/2020	La Stampa	Pagina 22	148
<hr/>			
Un coordinamento nazionale per far funzionare le banchine			

30/06/2020	La Stampa Pagina 24	149
De Micheli: «Un piano da 4,8 miliardi per valorizzare il sistema dei porti»		
30/06/2020	La Stampa Pagina 31	151
Emergenza autostrade e virus È allarme rosso sulle banchine		
30/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 22	152
L'anno perso dei traffici marittimi «Mai così male»		
29/06/2020	Informazioni Marittime <i>PAOLO BOSSO</i>	153
I porti italiani chiudono con avanzi di cassa. Ma non sarebbe meglio un pareggio?		
29/06/2020	Il Nautilus	154
Ue: attività portuali non sono marittime		
29/06/2020	Informazioni Marittime	156
Il 24 luglio sciopero di porti e rimorchiatori		
29/06/2020	Transportonline	157
24 luglio, sciopero di 24 ore dei lavoratori in tutti i porti d'Italia		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821 Roma, Via Campania 33-C - Tel. 06 9882821 Servizio Clienti - Tel. 02 638797510 mail: servizioclienti@corriere.it





Esselunga
Marina Caprotti
diventa presidente
di Daniela Polizzi a pagina 31



Il Ceo de L'Oréal
Agon: il futuro?
È la sostenibilità
di Maria Silvia Sacchi a pagina 30



Come cambiare

I PASSAGGI NECESSARI SUL FISCO

di **Francesco Giavazzi**

Gli annunci in materia fiscale del presidente del Consiglio, la settimana scorsa una riduzione dell'Iva, pochi giorni dopo una riduzione delle imposte sul lavoro, sembrano dettati dall'esigenza di salvare il suo governo, accontentando oggi un partito, domani un altro, più che da una visione coerente del nostro sistema tributario. Non è una novità. Accade con le modifiche delle aliquote Irpef dal secondo governo Berlusconi. Mostra Paola Profeta su *Public Choice*, 2006 che esse furono calibrate in modo da attrarre elettori incerti.

continua a pagina 28

Decreto semplificazioni: spunta condono edilizio. Salvini contestato a Mondragone, salta il comizio

Prova di forza sul Mes

Il M5S: no al prestito. Il Pd: siete miopi. E Conte prende tempo

Tensione nella maggioranza sul Mes. Il Movimento Cinque Stelle continua a dire no: «È uno strumento inidoneo». «Siete miopi e ideologici» replica il Pd. Il premier Giuseppe Conte prende tempo. Decreto semplificazioni: spunta un condono edilizio.

da pagina 2 a pagina 6

LA REPLICA A ZINGARETTI

«Non ipotecate il futuro Il Salva-Stati non ci serve»

di **Matteo Salvini**

Caro direttore, Nicola Zingaretti sul *Corriere della Sera* di ieri chiede al governo di non tergiversare. Sarei d'accordo, se l'appello del segretario del Pd fosse finalizzato a pagare la cassa integrazione o a dare liquidità a famiglie e imprese.

continua a pagina 4



IL MIO SOGNO (SEMPLICE)

Per la scuola dateci il meglio

di **Antonio Scurati**

Ho fatto un sogno. Un sogno semplice, modesto, quasi banale, eppure apparentemente irrealizzabile. Il sogno che a governare la disastrata scuola italiana ci sia una persona seria, competente, capace, una guida sicura, brillante, eccellente, una persona cui tutti noi affideremo volentieri il futuro dei nostri figli con piena fiducia, giusta ammirazione, motivata speranza.

continua a pagina 13

PER IL CASO SOLEIMANI

Sfida dell'Iran Un mandato d'arresto per Trump

di **Viviana Mazza**



Mandato d'arresto internazionale per il presidente Trump. L'iniziativa è dell'Iran. L'accusa è l'uccisione del generale Soleimani. «È una mossa propagandistica che nessuno prende sul serio» la risposta di Washington.

a pagina 17

Alleati e paradossi

IL PASSATO CHE FERMA I 5 STELLE

di **Antonio Polito**

Non risulta che durante gli Stati generali il presidente Conte abbia messo al centro delle sue pur amplissime consultazioni la domanda: che dobbiamo fare del Mes? Singolare, no? Il dilemma più controverso sul futuro dell'Italia non pare essere stato oggetto di riflessione nella Villa in cui il premier si riprometteva di «reinventare il Paese» (parole sue, anzi di Baricco). Meno che mai lo è stato nella sede anche più appropriata del Parlamento, che anzi Conte ha finora accuratamente evitato.

continua a pagina 28

Cremona In 24 ore 15 bimbi. I medici: «Il nostro giorno di speranza»



I neonati e le loro mamme nel reparto di ostetricia del Maggiore di Cremona in 24 ore sono venuti alla luce 10 bambine e 5 bambini

Il record dei neonati nell'epicentro del Covid

di **Enrico Galletti**

Dall'ospedale Maggiore di Cremona arriva il più bel segnale di ripartenza: in 24 ore sono nati 15 bambini, dieci femmine e cinque maschi, tra i quali due gemelli. Stavolta è stata la sala parto ad aver bisogno di «rinforzi» e non il reparto di terapia intensiva.

a pagina 11

L'epidemia Sei vittime, 126 contagi I dati del virus: da febbraio mai così bassi

di **Margherita De Bac e Rinaldo Frignani**

Cei morti per coronavirus in un giorno. È il dato più basso registrato in Italia dal 28 febbraio, mentre i nuovi casi scendono a 126 (174 domenica). Tra i decessi uno solo è stato registrato in Lombardia, dove l'obbligo di mascherina all'aperto è stato esteso dalla Regione al 14 luglio.

alle pagine 8 e 9 Turin

ZANARDI ANCORA GRAVE Alex, la nuova operazione

di **Marco Bonarrigo e Marco Gasperetti**



Un nuovo intervento chirurgico alla testa per Alex Zanardi. L'operazione, decisa dopo una Tac, è durata circa due ore.

a pagina 21

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Nessuno saprà mai come Mario Bressi, un mite borghese lombardo per il quale le cronache hanno rispolverato l'espressione «tutto casa e chiesa» che non sentivo pronunciare dai tempi di mia nonna, abbia potuto maturare l'assassinio dei figli (e di sé stesso) per punire la moglie intenzionata a separarsi. E invece, bontà loro, sembrano saperlo in tanti. C'è chi ha tirato in ballo «il dramma dei padri separati», quasi a voler suggerire, se non una giustificazione, un rapporto razionale di causa ed effetto tra la disperazione dell'uomo sbatuto fuori di casa e la sua vendetta: poi però si è saputo che la coppia si stava lasciando senza litigi, in uno stato di quiete apparente, al punto che la donna non aveva esitato a mandare i figli in vacanza

Tragedia greca

con il quasi ex marito. Altri, al contrario e per reazione, hanno visto nel dellitti della Valsassina il tipico prodotto della cultura patriarcale, dove il maschio detiene il possesso dei corpi e ne dispone come di roba propria, ma in realtà queste storie vengono raccontate fin dai tempi di Medea.

A proposito, il bisogno di sterilizzare i miasmi dell'animo umano, incasellandoli dentro precise categorie sociologiche per spingerli il più possibile lontano da noi, sarà sicuramente una conquista della modernità. Però chi ha visto una Medea di Euripide a teatro conterrà che i cortocircuiti della mente non possono essere svelati dalla mente, ma solo dall'intuizione, cioè dall'arte.

SHISEIDO
GINZA TOKYO

NEW Expert Sun Protector

La Protezione Solare Reattiva. Sincronizzata Con La Tua Pelle.

#ALIVEwithBeauty

Pagine 8 e 9: Alex Zanardi, 53 anni. Alex Zanardi 53 anni.





Teheran: mandato di cattura per Trump sul delitto Soleimani. Non succederà nulla, però The Donald è riuscito a far passare l'Iran dalla parte della ragione



Martedì 30 giugno 2020 - Anno 12 - n° 179
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con libro "Muro Rotagno"
Spedizione abb. postale DL 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 7/4/2009

ZITTITO IN CAMPANIA

Salvini, altri guai: "amici" calabresi ed effetto Meloni



DI IURILLO, MILOSA E PROIETTI
A PAG. 2-3

ZINGA CONTRO CONTE

10 buoni motivi per non chiedere il Mes (da soli)

DI CANNAVÒ E DE CAROLIS
A PAG. 6-7

PIROETTA REFERENDUM

L'Espresso era anti-Casta, ora vota no ai tagli

DI A PAG. 13

FORSE PHILIPPE LASCIA

Francia, l'onda verde ritunge i feudi di destra

DI DE NICCO A PAG. 14

LA FINE DI UN'EPOCA

B. via da Palazzo Grazioli: addio festini e satiriasi

DI RODANO A PAG. 4

Semplificare sì Condonare no



**DECRETO, COSÌ NON VA
OK ACCELERARE APPALTI
E PERMESSI AMBIENTALI,
MA NON SANARE GLI ABUSI
PREVISTI DAI PIANI
REGOLATORI (CHE I COMUNI
POSSONO AMPLIARE)**

DI FOGGIA A PAG. 5

**LA DESTRA CANCELLA LA LEGGE SORU
Sardegna ultima follia: via libera
al cemento selvaggio sulle coste**

FRANCHI A PAG. 11

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Conte su, alleanza giù a pag. 5 • **Pacchiano** Sì ai doppi turni a pag. 9
- **Ranieri** L'Iron man della Bassa a pag. 9 • **Scanzi** Salvini sempre peggio a pag. 9
- **Buttafuoco** La profezia di Pansa a pag. 17 • **Truzzi** Cacciari e il lavoro a pag. 10

I Mes tatori

» Marco Travaglio

Quest'anno, in mancanza del giallo dell'estate (tipo il delitto della contessa Alberica Filo della Torre), della hit dell'estate (tipo *Vamos a la playa*) e del gioco dell'estate (tipo il frisbee), partiti e giornalisti al seguito han deciso di trastullarsi col Mes, il Meccanismo europeo di stabilità che, per quanto pallottolissimo, è insieme un giallo, una hit e un gioco di società. Ciascuno, per carità, si diverte come può. Ma qui ci vanno di mezzo il governo, la maggioranza, la reputazione dell'Italia in Europa e altre questioni un po' più serie di un passatempo da spiaggia. Infatti del Mes si parla esclusivamente in Italia: nessun altro Stato membro dell'Ue (a parte forse Cipro) intende chiederlo. Il che fa dice lunga sul provincialismo italiano e sulla vantaggiosità del Mes: le condizionalità sono sparite a parole, ma nei fatti i trattati non sono cambiati; dunque è sempre possibile che chi chiede i soldi si veda poi imporre *ex post* di ristrutturare il suo debito sovrano secondo il grazioso *diktat* della Trojka. Ieri persino il segretario del Pd Nicola Zingaretti, la cui competenza e le cui competenze in materia sfuggono ai più, ha spiegato le 10 ragioni per cui l'Italia deve assolutamente accedere al Mes, e alla svelta. Pare che non si sia neppure premurato di avvertire il premier, che aveva appena ribadito le perplessità non tanto sullo strumento in sé, quanto sulla convenienza di chiederlo noi soli. E aveva spiegato che è meglio attendere le mosse degli altri partner Ue, per non restare isolati a tendere il cappello come accattoni alla fame.

Già, perché il Mes è fatto apposta per Paesi in stato prefallimentare: chi lo chiede ammette di non farecela da solo e dà un pessimo segnale ai famosi "mercati". I mercati che due anni fa allarmavano il presidente Mattarella al punto da indurlo a invocarli esplicitamente per giustificare la mossa più incauta e incomprensibile del suo mandato: il respingimento del primo governo Conte perché aveva come ministro dell'Economia quel pericoloso terrorista anti-euro di Paolo Savona, che poi invece gli andò benissimo agli Affari europei (*stè!*) con il suo prediletto Giovanni Tria all'Economia. Ora evidentemente i "mercati" non esistono più. È il primo che passa per la strada, persino la Lorenzin, Bonaccini e financo l'Innominabile (manca solo Scalfarotto), dà fiato alla bocca e invoca il Mes come gli ebrei in fuga dall'Egitto la manna dal cielo. Intanto chi dovrebbe decidere (il ministro dell'Economia, come ha ricordato Conte alla Merkel), tace. E parte il solito teatrino all'italiana, con i competenti per definizione (Pd, Ivc e Ft) pro Mes e i barbari incompetenti (M5s, Lega e Fdi) contro. Ma le cose non stanno affatto così.

SEGUÌ A PAGINA 20



PENNE ALL'ARRANGIATA

Vizi, tic e furbate degli aspiranti scrittori (troppi)

DI BENTELLO A PAG. 18

La cattiveria

Silvio Berlusconi da Taddio a Palazzo Grazioli per trasferirsi nella villa di Franco Zeffirelli. E la svolta LGBT

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

» COSA FANNO "DOPO"

Maroni, Mogherini e gli altri: la seconda life degli ex politici

» Lorenzo Giarelli

L'ultimo a indicare la via è stato Roberto Maroni, ex presidente della Lombardia che nel 2018 rinunciò a candidarsi e che ora trova fortuna in consigli d'amministrazione, banche, studi legali.

A PAG. 16





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MARTEDÌ 30 GIUGNO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 154 - 1.50 euro*

www.iltgornale.it

FATE PRESTO MES, IL GOVERNO È IN PANNE E L'ITALIA AFFONDA

di Alessandro Sallusti

La partita per come rimettere in piedi l'Italia e soprattutto su chi dovrà farlo sta entrando nel vivo e mai come oggi, nel grande gioco della politica, poco o nulla è come appare ufficialmente. È una partita aperta a diverse soluzioni e per questo nessuno si fida di nessuno. Ogni giorno c'è qualche schermaglia, si tasta il terreno, un passo avanti e due indietro in una estenuante guerra di posizione fatta di interviste, provocazioni e smentite. Contro ormai gioca per sé e questa è l'unica cosa certa. Per i Cinque Stelle è la partita della vita e sono, tra i partecipanti, gli unici senza opzioni: o tiene questa alleanza o vanno tutti a casa e arriverci rivoluziona. Zingaretti gioca per salvare la sua segreteria e tenere il Pd al centro del campo, Berlusconi gioca per tornarci in campo da titolare e Renzi gioca per continuare a esistere come soggetto politico. Tutti giocano con e contro tutti e tutti giocano per tenere fuori dai giochi Salvini e la Meloni, che al momento possono solo sperare in un incidente che ci rimandi al più presto a votare (ipotesi assai remota).

E poi c'è l'arbitro Mattarella che sta per entrare nel suo semestre bianco di fine mandato, il che potrebbe essere una scusa per provare a congelare la situazione; ci sono le trattative in corso per decidere chi dovrà prendere il suo posto e infine arrivano elezioni regionali che potrebbero accendere nuove tensioni e cambiare gli equilibri dentro le alleanze sia del centrodestra che dei giallorossi.

Insomma, ci sono tante questioni aperte, l'unica cosa che manca è il tempo, se è vero (speriamo di no) che a settembre la crisi economica mostrerà tutta la sua violenza e che l'Europa ha sì pazienza, ma non infinita per sapere in modo chiaro e definitivo se l'Italia vuole accedere sì o no agli aiuti comunitari, a partire dal Mes, e che condizioni è disposta ad accettare. In altre parole siamo in uno stato di paralisi da paura, perché il primo che sbaglia una mossa esce dalla partita per il governo che verrà. Quanto durerà lo stallo? La logica dice che così non si può andare avanti più di tanto, ma di cose logiche in questo paese da tempo ne accadono ben poche.

Quindi forse più che nella logica dobbiamo contare sull'immaginazione, questa sì a noi italiani non manca.

servizi alle pagine 4 e 5

PROCESSO DIRITTI TV

L'audio choc del giudice: Berlusconi era innocente

Nelle frasi trasmesse da Quarta Repubblica la toga che si occupava del caso ammette: c'era un plotone di esecuzione

di Luca Fazzo

Due nuove prove per riscrivere la storia dei processi a Berlusconi. Chi se lo immaginava ormai pacificato con il suo passato giudiziario, accontentato della riabilitazione che gli ha restituito lo status di incensurato,

deve ricredersi. Perché il Cavaliere riparte all'improvviso all'attacco sul fronte che per vent'anni lo ha visto in prima linea, quello della persecuzione giudiziaria di cui si sente vittima. Lo fa con un file audio (...)

segue a pagina 3

COVID, IN LOMBARDIA SOLO UN MORTO. RESTA L'OBLIGO DI MASCHERINA

La rivincita di Cremona, 15 nati in un giorno

servizi alle pagine 10-11



LA VERA FASE 3
Quei bebè sono la nostra rinascita

di Maria Sorbi

Sotto la mascherina sorridono tutte. Stanche, con le vestaglie legate in vita nonostante il caldo. Ma felici. Si guardano con gli occhi luccicanti (...)

segue a pagina 10

ARCURI NEI GUAI

Indagine sugli stipendi di Mister Mascherina

Una sfilza di redditi da leccarsi i baffi, anno dopo anno, con buona pace dei tentativi del governo di mettere un freno alle retribuzioni d'oro. Protagonista, un boiardo divenuto negli ultimi mesi familiare

agli italiani: Domenico Arcuri, oggi commissario straordinario all'emergenza Covid-19, all'epoca manager Invitalia. Indaga la Corte dei conti.

servizio a pagina 2

LE STORIE

IL GESTO DI UNA CALCIATRICE

Il coraggio di Samantha anti-razzista americana che non si inginocchia

di Vittorio Macioce

La scelta di Sam. È l'ultimo sabato di giugno e gli spalti del Zions Bank Stadium di Herriman, in Utah, sono vuoti. Non c'è pubblico, solo telecamere, qualche fotografo e una manciata di giornalisti. La lega femminile di calcio riparte con (...)



segue a pagina 14
Rebecca a pagina 14

L'EREDITÀ DEL GIORNALISTA IN LIBRERIA

L'ultima profezia: avremo un premier donna e di colore

di Giampaolo Pansa



Da un certo anno in poi, si scopri che in Italia la maggioranza degli elettori era fatta di neri. Pochi dei bianchi ne furono stupiti. Del resto questa realtà era la conseguenza delle tante migrazioni che si erano succedute nel tempo. Dall'Africa (...)

segue a pagina 24

LA MACCHINA DI LEWIS HAMILTON

Nel circo della F1 la mitica Mercedes da argento si fa nera

di Umberto Zapelloni

Lewis Hamilton ha cambiato colore anche alla sua Mercedes. Le frecce non saranno più d'argento come capitava nelle corse dagli anni Cinquanta: saranno nere. Freccie nere, come nel romanzo di Robert Louis Stevenson. Ad essere nero è il potere del set volte (...)



segue a pagina 27

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA.
L'INTEGRATORE ENERGIIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FONTI: DATI QUINA MARZO 2020

IL NUOVO LIBRO «BELLISSIME!»

Tutte le donne di Vespa dalla Loren alla Leotta

di Paolo Giordano

Sophia Loren è un «sex symbol per famiglie». C'è Stefania Sandrelli che «incide spandendo sesso». E c'è Belén Rodríguez, con il suo «incarnato gauchito e gli occhi da cerbiatto». Ecco *Bellissime!*, l'ultima fatica che Bruno Vespa pubblica per Rai Libri.

a pagina 18

IL CAVALIERE TRASLOCA FUORI ROMA

Addio a Palazzo Grazioli ecco Arcore sull'Appia

di Anna Maria Greco

Silvio Berlusconi ha deciso di fare della villa sulla via Appia, che aveva prestato all'amico Franco Zeffirelli, la sua nuova «Arcore» romana, chiudendo la residenza nobiliare di Palazzo Grazioli, teatro di un'altra stagione della vita e della politica.

a pagina 6

FEDE E POLITICA

Se Papa Francesco fa il sindacalista del governo Conte

di Gabriele Barberis

a pagina 2



IL GIORNO

MARTEDÌ 30 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Bergamo, lettera con "firma" da valutare

"Nuclei proletari lombardi"
Minacce e proiettile
al presidente degli industriali

Servizio a pagina 16



Crema

Prof cadavere nel cantiere:
giallo sulle ferite

Ruggeri a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Appalti, meno vincoli e burocrazia

Al traguardo il decreto semplificazioni. Un aiuto agli amministratori: cambia il reato di abuso d'ufficio. Dubbi M5s
Scoppia il caso dei bonus ai nonni che assistono i nipoti. Le ministre Bonetti e Bellanova: «Tutelare gli anziani»

Servizi
alle p. 3, 6 e 7

Conte vada fino in fondo

La sfida ai sacerdoti del cavillo

Raffaele Marmo

Aggredire il mostro preistorico (in tutti i sensi) a mille teste della burocrazia italiana è, come Qn ha da anni documentato, il presupposto di ogni tentativo di rilancio economico e sociale del Paese. Lo è infintamente e drammaticamente di più per un Paese ripiegato e accartocciato su se stesso come è l'Italia nei mesi della stentata uscita da una terribile pandemia. Arriva fin troppo tardi, dunque, il decreto «semplificazioni» annunciato dal governo. Ma meglio tardi che mai. A condizione, però, che il premier Conte e i leader della maggioranza abbiano il coraggio di respingere al mittente i tentativi di svuotamento in corso da parte del solito ambientalismo parolai e del grillismo giustizialista d'antan.

Continua a pagina 6

LA LOMBARDIA RINNOVA L'OBBLIGO DELLE MASCHERINE ALL'APERTO ECCO NORME E DIVIETI ANCORA IN VIGORE (CHE POCCHI RISPETTANO)

MA SERVE ANCORA?



Bolognini e Malpelo alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Un pool di saggi: il governatore vuole rivedere la sanità lombarda

Anastasio nelle Cronache

Milano

Aggressione e abusi sessuali sulla ciclabile

Consani nelle Cronache

Gorgonzola

Oggi le autopsie sui gemelli uccisi Trovati i telefonini

Servizi a pagina 11 e nelle Cronache



Bufera in Rai, disattese le regole anti Covid

L'abbraccio fuorilegge di Mara a Romina

Cini a pagina 27



Rinviato il risveglio del campione

Zanardi operato di nuovo Intervento al cervello

Di Blasio a pagina 10

GRITZ
BIRRE ARTIGIANALI SENZA GLUTINE!
HAI SETE? ENTRA NEL NOSTRO SHOP ON LINE! GRITZ.IT/SHOP





Giovedì l'ExtraTerrestre

ALIMENTI Piatti precotti e industriali in confezioni di plastica. Le linee guida del ministero dell'Istruzione per le mense scolastiche. Il bio in soffitta?



Culture

QUINN SLOBODIAN Parla lo storico canadese che indaga la relazione tra nuove destre e neoliberalismo

Niccolò Barca pagina 10



Visioni

CINEMA «Irresistibile» di Jon Stewart, una satira in America sulla ricerca del candidato democratico perfetto

Giulia D'Agnolo Vallan pagina 13

il manifesto quotidiano comunista

IN CON LE MENDE DIPLOMATICHE - EURO 2,00

MARTEDÌ 30 GIUGNO 2020 - ANNO L - N° 155

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Giuseppe Conto nel cantiere del ponte di Genova foto LaPresse/Palazzo Chigi



Una bozza del di semplificazioni riaccende lo scontro sul Modello Genova. Altolà di Leu: «Nessun alibi per danneggiare l'ambiente o per nuove sanatorie». Oggi vertice sul testo che rivede l'abuso d'ufficio e velocizza le procedure per gli appalti senza gara fino a 5 milioni di euro

a pagina 2

Qui si sana

EXPLOIT DEI VERDI ALLE ELEZIONI MUNICIPALI

Francia, l'ecologia «en marche»

Successo di Europa Ecologia alle municipali di domenica: Lione, Bordeaux, Strasburgo, ma anche Annecy e Tours, avranno un sindaco verde. C'è un'ombra però sul successo degli ambientalisti: la forte astensione al 59%. Un record storico, che non si spiega solo con la

paura del Covid. Con le spalle al muro, in seguito al naufragio dei candidati della République en Marche (LREM), ieri Emmanuel Macron ha ricevuto i 150 cittadini della Convenzione per il clima. Il presidente francese accetta l'idea di ricorrere al referendum: ce ne potrebbero essere

due, nel 2021. Anne Hidalgo si conferma a Parigi. A Marsiglia, c'è confusione: la candidatura del Printemps Marseillais, coalizione dei partiti di sinistra e di collettivi cittadini, è in testa, ma la destra locale, molto clientelare, darà battaglia.

ANNA MARIA MERLO A PAGINA 7

RUSSIA, AMBIENTE Scorie chimiche sul disastro

A Norylsk, nel Nord della Russia, continua lo scontro ambientale. Sul luogo dove un mese fa erano state versate 21 mila tonnellate di carburante,

l'holding dell'oligarca Vladimir Potanin continua a versare acque reflue e di scarico nei corsi d'acqua della zona.

COLOMBO A PAGINA 6

IL PRESTITO UE

Il Pd incalza: sì al Mes 15S: non cambiamo idea



La guerra del Mes è stata ufficialmente dichiarata e non è una scaramuccia. In campo i pezzi da 90, Zingaretti e Crimi. «Non possiamo permetterci ancora di tergiversare», attacca il segretario del Pd elencando le ragioni per cui il prestito va chiesto. «Restiamo contrari» replica il reggente del SS. ANDREA COLOMBO A PAGINA 8

LITI IN TV E ONLINE

Virologi, scontro maschio tra 'ottimisti' e 'prudenti'



Virologi, microbiologi e rianimatori litigano sui social e in tv. Rilasciano interviste e scrivono documenti dando informazioni contraddittorie che legittimano un'opinione sempre più diffusa: ascoltare gli scienziati è inutile. Da una parte gli 'ottimisti', dall'altra i 'prudenti'. Sono tutti maschi e accade solo in Italia. CAPOCCIA A PAGINA 6

Russia Le mire politiche di Putin tra Polonia e Bielorussia

YURI COLOMBO

Il referendum-farsa sulle modifiche costituzionali, è un decisivo passo verso la definitiva trasformazione della Russia putiniana in aperta dittatura. In primo luogo, grazie alla nuova Carta Putin potrà restare al Cremlino fino al 2036.

— segue a pagina 8 —

Advertisement for 'il manifesto' magazine, featuring a map of Italy and the text 'il manifesto arriva in Sicilia e Sardegna. Chiedilo in edicola DAL 1° LUGLIO!'.

L'Italia di sotto L'urgenza di costruire un vero New Deal

MARCO REVELLI

Un mondo nel quale bastano un paio di mesi di rallentamento (di lockdown) per aprire i crateri sociali che ora, giorno per giorno, andiamo scoprendo, è un mondo fatto male. Malissimo. Una società nella quale si aprono le disuguaglianze abissali che stiamo misurando, non è neppure degna di questo nome. È peggiore dello stato di natura hobbesiano. Man mano che si solleva il velo che ci aveva schermato la vista.

— segue a pagina 15 —

Semplificazioni Servono subito cantieri green, non sanatorie

EDOARDO ZANCINI

Semplificare, tagliare i tempi delle procedure e delle valutazioni, qualcosa di buono ne verrà fuori. Ancora una volta il dibattito politico arriva all'appuntamento con l'ennesimo Decreto semplificazioni senza un'idea di cosa si voglia davvero ottenere con interventi che vanno dai cantieri pubblici alle attività d'impresa. Figuriamoci, il nostro Paese soffre una burocrazia incredibilmente invadente.

— segue a pagina 3 —

Comuni Elusione e evasione immobiliare fino al 50%

GAETANO LAMANNA

Tre miliardi stanziati per gli enti locali dal decreto Rilancio sono un pannello caldo. Evitano, forse, che le tante criticità, giunte a un punto di rottura per l'emergenza coronavirus, possano esplodere. Il governo ha promesso altre risorse nei prossimi mesi, ma questi trasferimenti erariali, sia pure consistenti, non risolvono un problema che ha carattere strutturale, non congiunturale.

— segue a pagina 15 —





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 ITALIA SPECIFICHE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 336, L. 66/20

Fondato nel 1892



Martedì 30 Giugno 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

AVISIA E PRECISA, "IL MATTINO" - "IL RISPAN", EURO 102

L'intervista/1
Gallimard: Napoli città-mondo può salvare la letteratura
Ugo Cundari a pag. 13



I 95 anni di Napolitano
«Il mio amico Giorgio che si commuove quando parla di Napoli»
Umberto Ranieri a pag. 35



L'intervista/2
Latella, direttore di Biennale Teatro: a Venezia metterò in scena la censura
Titta Fiore a pag. 14



Fondi Ue, rischio beffa al Sud

►La bozza della ripartizione del Mes favorisce il Nord. Lite Pd e M5S per l'utilizzo L'ira di De Luca: «Uno scandalo, la Campania è penalizzata al di là di ogni limite»

Il commento
DIVARIO SANITARIO INTOLLERABILE PIÙ RISORSE AL MEZZOGIORNO

Gianfranco Viesti

Siamo stati colpiti duramente dal coronavirus sul piano sanitario, e siamo stati e saremo colpiti sul piano economico dalle sue conseguenze: non possiamo permetterci il lusso di ignorare gli insegnamenti per cambiare strada rispetto al passato. Uno dei più importanti è che la salute è, come recita la Costituzione, tanto un nostro fondamentale diritto individuale quanto un "interesse della collettività". La salute è un bene pubblico nazionale. Anzi, dovrebbe diventarlo a scala europea: bene ha fatto la Commissione Ue ad inserire nella sua proposta per il Piano di Rilancio un nuovo intervento (EU4Health) che, seppur con un finanziamento appena iniziale, mira a rafforzare la capacità di risposta comune degli stati membri: vaccini, dispositivi, prevenzione. L'Italia ha in questi mesi l'occasione storica per tornare a dotarsi di una strategia nazionale di lungo termine e per ripensare alla struttura e al funzionamento di un Sistema Sanitario che negli ultimi vent'anni è stato progressivamente de/inanziato e abbandonato alle gestioni regionali. È balzato agli occhi di tutti come la sanità sia divenuta troppo differenziata in Italia.

Continua a pag. 35

Lite Pd-M5S sull'utilizzo dei fondi europei. E sulla bozza della ripartizione degli aiuti è bufera: «Uno scandalo, la Campania è penalizzata al di là di ogni limite», dice il governatore De Luca. Nel documento, infatti, la ripartizione del fondo speciale per la sanità, da spendere per l'emergenza Covid-19, penalizza fortemente il Sud: alla Lombardia vanno 6,1 miliardi; contro i 2,7 invece assegnati alla Campania.

Mautone e Pirone alle pagg. 2 e 3

Le interviste del Mattino

Berlusconi: «Non utilizzare il Salva-Stati sfregio all'Europa»



Liste, nessun veto Lega. Cesaro si ritira perché deve affrontare l'inchiesta

Corrado Castiglione a pag. 5

Lo sblocca-cantieri

Appalti senza gara e ricorsi al Tar scontro nel governo

Misure sblocca-cantieri: appalti veloci senza gara e limiti per i ricorsi al Tar. Ma è scontro sul decreto che giovedì andrà in Consiglio dei ministri.

Andrea Bassi a pag. 6

Le contestazioni Salvini nel caos di Mondragone saltato il comizio «Ma tornerò»



L'invio Luigi Roano a pag. 4

La promozione Mister Inzaghi: volevo vincere, abbiamo fatto la storia



Bentornato Benevento

L'invio Bruno Majorano a pag. 15

La proposta dello scienziato Garattini

«Le vittime meritano una commissione sugli errori da Covid»

«Deve essere composta da saggi indipendenti Bergamo, hanno prevalso ragioni economiche»

Lucilla Vazza

Le parole del presidente Mattarella a Bergamo sono state forti e struggenti, bisogna riflettere sugli errori commessi in questa pandemia per non ripeterli. «Mattarella ha centrato il problema, ora serve una commissione indipendente di saggi. È un atto dovuto alla società», Silvio Garattini, decano dei farmacologi, aggiunge: a Bergamo hanno prevalso ragioni economiche.

A pag. 8

Il caso

Auto blu, altro che tagliare: in 5 anni sono tremila in più

Francesco Bisozzi

Auto blu, mi piaci tu. Sono oltre tremila le auto di Stato ancora in circolazione, una su dieci è una supercar. Continua a pag. 35

L'ex pilota Le condizioni restano gravi Nuovo intervento al cervello le ore disperate di Zanardi

Alex Zanardi è stato sottoposto a un secondo intervento al cervello all'ospedale senese Le Scotte dove il pilota bolognese è ricoverato dal 19 giugno dopo l'incidente con l'handbike a Pienza. Due ore e mezzo di intervento chirurgico circa, e poi Alex Zanardi è stato nuovamente trasferito nel reparto di Terapia intensiva dove ora resta sedato e intubato. I medici non si sbilanciano. «Le sue condizioni rimangono stabili dal punto di vista cardio-respiratorio e meta-

bolico, gravi dal punto di vista neurologico, la prognosi rimane riservata». Dunque, la situazione clinica sarà continuamente monitorata. «L'intervento», ha spiegato il direttore sanitario - rappresenta uno step che era stato ipotizzato dall'equipe. I nostri professionisti valuteranno giorno per giorno l'evolversi della situazione. In accordo con la famiglia il prossimo bollettino sarà diramato tra circa 24 ore».

Allegri e Melina a pag. 12





Il Messaggero



201 € 1,40 ANNO L. 140 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 30 Giugno 2020 • ss. Primi Mattini

IL GIORNALE DEL MATTINO

Amplia le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Motors
Svolta ecologica: scossa alla mobilità
Inserito di 32 pagine



Tutti gli errori
Roma in crisi la stagione peggiore di Pallotta
Carina e Trani nello Sport



Arthur per Pjanic
Lazio col Toro e Genoa-Juve un'altra notte di duello scudetto
Nello Sport



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

L'uso del salva-Stati
L'occasione per colmare il gap sanitario tra le Regioni

Mes e appalti, governo diviso

►Alta tensione tra M5S e Pd sul fondo europeo. E Conte prova ad accelerare i decreti
Nel dl Semplificazioni previsti lavori senza gara e una norma taglia-costi per le imprese

Gianfranco Viesi

ROMA Mes e appalti, governo sempre più diviso. Bassi, Canettieri, Conti e Pirone da pag. 2 a pag. 5

Siamo stati colpiti duramente dal coronavirus sul piano sanitario, e siamo stati e saremo colpiti sul piano economico dalle sue conseguenze: non possiamo permetterci il lusso di ignorarne gli insegnamenti per cambiare strada rispetto al passato. Uno dei più importanti è che la salute è, come recita la Costituzione, tanto un nostro fondamentale diritto individuale quanto un "interesse della collettività". La salute è un bene pubblico nazionale. Anzi, dovrebbe diventare a scala europea: bene ha fatto la Commissione UE ad inserire nella sua proposta per il Piano di Rilascio un nuovo intervento (EU4Health) che, seppur con un finanziamento appena iniziale, mira a rafforzare la capacità di risposta comune degli stati membri: vaccini, dispositivi, prevenzione.

L'Italia ha in questi mesi l'occasione storica per tornare a dotarsi di una strategia nazionale di lungo termine e per ripensare alla struttura e al funzionamento di un Sistema Sanitario che negli ultimi vent'anni è stato progressivamente defianziato e abbandonato alle gestioni regionali. E' balzato agli occhi di tutti come la sanità sia diventata troppo differenziata in Italia: sia perché sono state fatte scelte di fondo molto diverse da regione a regione, che hanno poi determinato una capacità di risposta alla pandemia completamente diversa.

Continua a pag. 12

Record in 24 ore: la città risorge dopo i giorni bui del Covid



Le ostetriche del reparto di ginecologia dell'Ospedale di Cremona mostrano i neonati (foto ANSA)

Cremona ha il sorriso di 15 bimbi

Claudia Guasco

Un baby boom indimenticabile. Quindici bimbi venuti alla luce in ventiquattr'ore, tra venerdì e sabato, a Cremona, ancora in lutto per le morti del Covid.

A pag. 11



La Regione Lazio: più controlli
Picco di positivi dall'estero: ecco le falle nella quarantena

Evangelisti a pag. 8

Giovedì il varo della newco

Alitalia riparte con i nuovi vertici Caio presidente e Lazzarini ad

Umberto Mancini



Lochi chiusi per la governance di Alitalia. Il governo, come anticipato da Il Messaggero, ha affidato a Pablo Lazzarini, 56 anni, attuale ca-

po del business di Alitalia e stimato manager interno, l'incarico di nuovo amministratore delegato. Alla presidenza della società va, e non è una sorpresa, Francesco Caio.

A pag. 17

Il ritorno dell'auto blu più trenta per cento negli ultimi due anni

►I nuovi dati della Pa: sono quasi quattromila Una su dieci con autista, la metà agli enti locali

ROMA Sono oltre trentamila le auto di Stato ancora in circolazione, una su dieci è una supercar, ovvero 3.366. Ma il numero delle auto blu continua ad aumentare e presto potrebbe sfiorare la soglia delle 4 mila unità. È in arrivo il nuovo censimento. Dal ministero della pentastella Fabiana Dadone fanno già sapere che, complice l'aumento degli enti censiti, che le auto blu censite aumentano del 30 per cento rispetto al 2018.

Bisozzi a pag. 7

Rischi assembramento
Scuola, la proposta degli scienziati: in aula anche alle 7

Rosario Dimitto

La proposta del Cts: «A settembre entrare a scuola anche alle 7».

A pag. 10

I medici: «La situazione resta grave». Oggi un nuovo bollettino Zanardi, secondo intervento: si spera ancora

Michela Allegri e Graziella Melina

Ancora altri giorni di attesa e ancora tanta ansia per Alex Zanardi. I medici del policlinico Santa Maria alle Scotte, dove il campione paralimpico è ricoverato dallo scorso 19 giugno, ieri lo hanno sottoposto ad un altro intervento chirurgico. «Tale esame diagnostico - si legge nel bollettino - ha evidenziato un'evoluzione dello stato del paziente che ha reso necessario il ricorso ad un secondo intervento di neurochirurgia».

A pag. 14

La Casa Bianca: «Solo propaganda»

L'Iran chiede l'arresto anche di Trump per la morte del generale Soleimani

Flavio Pompetti

Ordine di arresto per Donald Trump. Il procuratore generale di Teheran, Ali Akhbar Nehr, ha spiccato un mandato di cattura per il presidente degli Usa e per altre 35 per-



sono, responsabili dell'attacco missilistico che il 3 di gennaio scorso ha ucciso il generale iraniano comandante delle Forze Rivoluzionarie Qasem Soleimani. L'accusa è di "omicidio" e di "azioni terroristiche".

A pag. 13

SCORPIONE VERSO LA RINASCITA

Buon giorno, Scorpione! Siete il segno della rinascita, della fecondità, quindi è veramente di buon auspicio, per tutti, concludere la prima metà del 2020 con Luna propria nel vostro segno.

Un segnale che lampeggia, un invito ad abbandonare la strada vecchia per la nuova. Sconosciute e incerta, quanto vi pare, basta che non sia l'eterno e celebre déjà-vu. Un carissimo saluto da Saturno: tornerò presto positivo.

Auguri.

© SEPR/OLIVIERO BIZZANTI
L'oroscopo all'interno

IACOPINI
Jewellery
Since 1988

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardano 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 Tattometro € 1,40 in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40, nel Mezzogiorno, il Messaggero • Primo Piano Puglia € 1,20 nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,40



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 30 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Notte di paura fra Bologna e Romagna

Carabiniere travolto dai ladri in fuga: caccia alla banda

Gaetani a pagina 14



OGGI IN REGALO
SPECIALE AGROECONOMY

ristora
INSTANT DRINKS

Appalti, meno vincoli e burocrazia

Al traguardo il decreto semplificazioni. Un aiuto agli amministratori: cambia il reato di abuso d'ufficio. Dubbi M5s
Scoppia il caso dei bonus ai nonni che assistono i nipoti. Le ministre Bonetti e Bellanova: «Tutelare gli anziani»

Servizi
alle p. 3, 6 e 7

Conte vada fino in fondo

La sfida ai sacerdoti del cavillo

Raffaele Marmo

Aggredire il mostro preistorico (in tutti i sensi) a mille teste della burocrazia italiana è, come Qn ha da anni documentato, il presupposto di ogni tentativo di rilancio economico e sociale del Paese. Lo è infintamente e drammaticamente di più per un Paese ripiegato e accartocciato su se stesso come è l'Italia nei mesi della stentata uscita da una terribile pandemia. Arriva fin troppo tardi, dunque, il decreto «semplificazioni» annunciato dal governo. Ma meglio tardi che mai. A condizione, però, che il premier Conte e i leader della maggioranza abbiano il coraggio di respingere al mittente i tentativi di svuotamento in corso da parte del solito ambientalismo parolaio e del grillismo giustizialista d'antan.

Continua a pagina 6

LA LOMBARDIA RINNOVA L'OBBLIGO DELLE MASCHERINE ALL'APERTO ECCO NORME E DIVIETI ANCORA IN VIGORE (CHE POCHI RISPETTANO)

MA SERVE ANCORA?

Bolognini e Malpelo alle pagine 4 e 5



DALLE CITTÀ

Bologna, al collegio San Luigi

Educatrice contagiata Il centro estivo chiude le porte

Barbetta in Cronaca

Bologna, strade di sangue

Schianto in scooter, muore a 33 anni Due vittime in A1

Servizi in Cronaca

Calcio, l'ad Claudio Fenucci

«Nuovo Dall'Ara Progetto pronto, nessun rendering»

Giordano nel QS



Bufera in Rai, disattese le regole anti Covid

L'abbraccio fuorilegge di Mara a Romina

Cini a pagina 27



Rinviato il risveglio del campione

Zanardi operato di nuovo Intervento al cervello

Di Blasio a pagina 10



BIRRE ARTIGIANALI SENZA GLUTINE!
HAI SETE? ENTRA NEL NOSTRO SHOP ONLINE! GRITZ.IT/SHOP



MARTEDÌ 30 GIUGNO 2020 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,30€ - Anno CXXXIV - NUMERO 154, 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

CNN

GRATIS L'INSERTO DI 16 PAGINE
Shipping e imprese della logistica
Il mondo che muove l'economia
AL CENTRO DEL BORMALE



DA DOMANI UNA COLLANA DI 20 VOLUMI
Un topo di nome Geronimo Stilton
Il viaggiatore più amato dai piccoli
L'ARTICOLO / PAGINA 35



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Craxi	Pagina 10
Commenti	Pagina 15
Economia-Marketing	Pagina 14
Giustizia	Pagina 17
Programmi - Iv	Pagina 30
Aze	Pagina 31
Sport	Pagina 34

DI SEMPLIFICAZIONI, È BUFERA Tasse, Di Maio sprona il governo «Irpef, adesso la riforma»

Mentre il clima attorno al decreto semplificazioni si fa rovente per la presenza di una norma che molti ritengono un condono edilizio mascherato, in un'intervista al nostro giornale il ministro degli Esteri Luigi Di Maio sprona il governo ad affrontare con coraggio il tema della riforma fiscale: «L'Europa ha risposto con forza alla crisi e io ho fiducia nell'operato di Ursula Von der Leyen. Ora tocca al governo italiano dimostrare di essere all'altezza della sfida. Serve una profonda riforma fiscale che parta proprio dall'Irpef». E sul Mes, dopo l'intervento del segretario del Pd Nicola Zingaretti a favore dell'utilizzo del prestito europeo, non si dice apertamente contrario.

GLI ARTICOLI / PAGINE 5-7

PRIMA NOTTE DI BLOCCO TRA OVADA E VOLTRI PER I CANTIERI NEI TUNNEL. NUOVA GIORNATA DA INCUBO. JUVENTUS IN AEREO A GENOVA PER DRIBBLARE IL TRAFFICO

Chiusa la A26, è subito coda La Liguria chiederà i danni

Intervista con l'Ad di Autostrade Tomasi: «Stiamo cambiando. Impossibili i lavori senza disagi»

Prima notte di blocco dell'A26 per i controlli alle gallerie. E il traffico va subito in tilt anche sulla viabilità ordinaria dopo l'ennesima giornata dominata dalle code sulla rete autostradale ligure. Il blocco, dalle 22 alle 6, si ripeterà fino al 3 luglio, tra l'A26 e alcune tratte di A10 e A12. Cresce il malumore tra le parti sociali e le istituzioni, arrivano le prime denunce e richieste danni. L'ad di Autostrade Tomasi: «Impossibile fare i lavori senza creare disagi, ma abbiamo bisogno di regole più chiare».

DELL'ARTICOLO/ PAGINE 2-4

CONFCOMMERCIO

Alberto Quarati
Sangalli: «Commissari per fare ripartire le opere strategiche»

«Bisogna costruire la Gronda, adottando il modello Genova per questa e altre opere strategiche». È la proposta di Sangalli, presidente di Confcommercio.

L'ARTICOLO / PAGINA 2



IL CASO

Alessandro Mondo

Le Regioni del Nord decidono di abolire le distanze sui treni

Anche il Piemonte come Liguria, Emilia, Veneto e Friuli, abolisce le distanze obbligatorie sui treni. Al Nord i divieti restano in vigore in Valle d'Aosta e Lombardia.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

DA DOMANI LIMITI ALL'USO DI CONTANTI In arrivo dall'Inps la quattordicesima Pensioni più alte fino a 665 euro

L'Inps sta erogando insieme alla quattordicesima, il pagamento anticipato è iniziato il 24 giugno e termina oggi, mentre per chi riceve l'accredito sul conto corrente l'appuntamento con il pagamento è per domani. La quattordicesima spetta ai pensionati con più di 64 anni che rispettano specifici requisiti reddituali. Dal 2017 l'importo per chi percepisce le pensioni più basse (fino a 1,5 volte il trattamento minimo Inps fissato per il 2020 a 515,07 euro lordi al mese) è stato incrementato del 30%, ma è stata anche estesa la platea coinvolgendo i cittadini che percepiscono pensioni fino a 2 volte il trattamento minimo Inps (circa 1.030 euro lordi al mese).

GRAVINA / PAGINA 8



Appalto e aumento di capitale: Ansaldo Energia cresce

Lo stabilimento dell'Ansaldo Energia a Genova. Cdp salirà dal 60 all'88% nel capitale

G. FERRARI / PAGINA 14

DOPO IL CONTRATTO CON L'EGITTO L'Arabia Saudita vuole due fregate Fincantieri in prima fila

Fincantieri è in pole position per la costruzione di due fregate Fremm per l'Arabia Saudita.

MOGGINI / PAGINA 11



ASSICURAZIONI TRUFFATE PRESA A GENOVA LA GANG DEGLI INCIDENTI FALSI

FASANDINI / PAGINA 17

DIPLOMA IN 1 ANNO!
APM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE - ALBERGHIERO - NAUTICO ecc.
100% PROMOSSI
SOLA DA NOI S'AZIENDA
SCUOLA ITALIA & L'ECCELLENZA nel campo della
PROMOZIONE e dei COSTI!!!
GENOVA 010.5533261 335.6357781
CONCORSO DI PROMOZIONE PER IL 2020
DIPLOMA PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ ITALIANE

BUONGIORNO

Ieri girava la foto di un articolo di giornale, senz'altro degli anni Settanta, in cui si rendeva conto del sequestro di trecento tv color da parte di un pretore incaricato di verificare se guastassero la salute. Poiché le tv normali erano alimentate a 10 mila volt, e quelle a colori a 25 mila, si supponeva che particelle radioattive attraversassero lo schermo e colpissero, talvolta a morte, il telespettatore. L'obiettivo era di rimandare al cinquecento comuni italiani stretti in associazione per respingere il 5G, tecnologia sospettata, fra l'altro, di modificare il Dna, provocare arresti cardiaci e diffondere il Covid. Ricordo, del resto, la strigliata di un tassista - ci sarà stato forse il 2G - quando mi vide infilare il telefonino in tasca, a repentinaggio della mia preziosa virilità. Non stimo scemi noi, eh. Nel 1925 apparve un

Il 5G e i falò

articolo su Science and Invention per smentire che la radio favorisse la siccità, uccidesse gli uccelli o facesse esplodere i dirigibili. Per anni la gente non ha installato il wi-fi nel timore gli liquefacesse il cervello, più di quanto non lo fosse già, come a lungo, decenni prima, non installava l'elettricità nel timore di restare fulminata toccando l'interruttore. E quando nel 1825 si inaugurò la prima tratta ferroviaria, fra Stockton e Darlington, secondo studi preventivi, oltre i cinquantina chilometri orari le donne avrebbero espulso l'utero. Per consolarvi pensate a Zio Vania, onnide protagonista di un romanzo di Roy Lewis, che vide i suoi folli simili governare il fuoco e predire l'estinzione del mondo in un grande rogo. Ma allora, perlomeno, non c'erano procure a sequestrare i falò.

MATTIA FELTRI

Acqua20
Acqua a domicilio e non solo
A solo €17,50 5 ceste di acqua naturale o gasata San Bernardo
In regalo 4 Droop of Drinks assortite
389 4219402
010 4037021
www.acquadomiciliogenova.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole
Interventi agevolati,
sconto in fattura
e crediti d'imposta:
la bussola delle regole
per il bonus del 110%

Con Il Sole, il domani un lavoro dedicato alle regole base per il bonus del 110 per cento. Con le indicazioni su interventi agevolati, sconto in fattura e crediti d'imposta oltre a tabelle e risposte a quesiti
— a 0,50 euro più il quotidiano

FTSE MIB 19447,02 +1,69% | XETRA DAX 12232,12 +1,18% | CAC40 4945,46 +0,73% | SHANGHAI C. 2961,52 -0,61% | **Indici&Numeri** → PAGINE 44-47

Appalti pubblici, un anno senza gare

DL SEMPLIFICAZIONI

Procedure più leggere per le opere piccole e medie e le grandi scelte con Dpcm

I ricorsi non bloccano i cantieri. Stazioni appaltanti con poteri eccezionali

Edizione chiusa in redazione alle 22

Ancora importanti novità per la bontà del decreto semplificazioni cui sta lavorando il Governo in vista del Consiglio dei ministri di metà settimana. In pratica si andrà a un regime eccezionale per gli appalti con affidamenti senza gara fino al 31 luglio 2021. Ancora poteri straordinari alle stazioni appaltanti senza ricorrere al commissari. In caso di ricorso dovrà proseguire e aprire comunque i cantieri. Oggi vertice di maggioranza per un primo esame del testo.
Giorgio Santilli — a pagina 3

DECRETO RILANCIO

Bonus affitti esteso alle attività avviate nel corso del 2019

Marzio Bartoloni e Marco Nobili — a pagina 5

MISURE ANTI CRISI

Piccole imprese, sì Ue ad aiuti di Stato più facili. Meno vincoli sui capitali

Beda Romano — a pagina 9

Incentivi alle Pmi, 620 milioni in arrivo per l'innovazione

DL CRESCITA 2019

Firmati i decreti Mise: 210 milioni all'economia green e 100 al digitale

In arrivo, nonostante le lungaggini burocratiche, circa 600 milioni di incentivi per l'innovazione dei processi produttivi. Tra le altre agevolazioni, quelle per progetti di inno-

vazione nell'ambito dell'economia circolare ammontano a 210 milioni disponibili con il decreto firmato dal ministro Pisanelli e ora alla Corte dei Conti. Gli incentivi per investimenti volti alla trasformazione digitale delle Pmi sono pari a 100 milioni, con il decreto differenziale dello stesso ministero in corso di pubblicazione in Gazzetta. Entrambi attuano disposizioni che risalgono al decreto crescita di aprile 2019.
Carminè Fottina — a pagina 2



Francesco Caio è il nuovo presidente di Alitalia. Il top manager ha un passato nel settore privato (Omnitel, Merloni, Avio) e nel pubblico (Poste)

Salvataggi Alitalia, Caio presidente e Lazzarini amministratore delegato

Gianni Dragoni — a pag. 22

MATERIE PRIME. LA CRISI DELLO SHALE AMERICANO



Rilancio in rosso. Chesapeake, società simbolo della rivoluzione shale negli Usa, ha portato i libri contabili in tribunale

Chesapeake Energy, default con 9,6 miliardi di debiti

Una bancarotta annunciata quella di Chesapeake Energy. La società simbolo della rivoluzione shale Usa era candidata al Chapter 11 da mesi. Domenica Chesapeake ha portato i libri in Tribunale, schiacciata da 9,6 miliardi di dollari di debiti. Nell'ultimo bilancio trimestrale un rosso di 8,3 miliardi. In cassa appena 82 milioni.
Sissi Bellomo — a pagina 13

Titoli di Stato, boom di emissioni con oltre 1.000 miliardi nel 2020

MERCATI

Aste già fatte, tassi bassi e misure Bce indicano che il debito è sostenibile

Una gigantesca raccolta fondi in tutta Europa. Innescata da una valanga di titoli di Stato secondo gli analisti quest'anno il mercato vedrà emissioni di titoli di debito pubblico per oltre 1.000 miliardi di

euro. Il tutto per finanziare i tanti programmi anti crisi che i Governi dell'Europa hanno varato in conseguenza della pandemia. Ma la vera partita è giocata quando la Bce chiederà i programmi (anche straordinari) di acquisto. Almeno tre decisioni saranno necessarie. L'arbitrio di tutti i debiti. Il primo è la scelta delle politiche di intervento. Secondo sono i tassi ancora bassi e il terzo che il grosso delle emissioni è già scattato.
Morya Longo — a pagina 6

96 per cento
Per centuale di capitale che in assemblea ha votato per la trasformazione in Spa

Banche Bari dice addio alla Popolare, l'assemblea vota la Spa

Rutiligliano — a pagina 19

IL CANTIERE DEL FISCO

LE REGOLE DEL GIOCO

Tempo, risorse e visione per fare una riforma vera

di **Salvatore Padula**

La padaniana sembrava aver frenato le promesse della politica di riordinare, semplificare e alleggerire il fisco. Poi, un

po' a sorpresa, a margine degli Sgri generali voluti dal presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, si è nuovamente tornati a parlarne.
— Continua a pagina 25

L'OSTACOLO DELLE CORPORAZIONI

Partire da Irpef e cuneo per un sistema più equo

di **Mario Baldassarri**

Quasi tutti parlano di abbassamento delle tasse. Pochi però dimostrano di conoscere ciò di cui parlano. Spesso

vengono lanciati titoli e slogan o proposte isolate e stampalate come quella di abbassare, a tempo determinato, le aliquote Iva.
— Continua a pagina 25

PANORAMA

IL VERTICE

Merkel-Macron: a luglio l'accordo su Recovery fund

Dobbiamo lavorare e impegnarci affinché al vertice Ue del 18 luglio si arrivi all'accordo sul Recovery Fund. Lo hanno dichiarato ieri Angela Merkel ed Emmanuel Macron al termine del vertice franco-tedesco in Germania, nel castello di Meiseberg: primo "vero" incontro dopo la pandemia. Merkel ha definito eccellente la proposta di legare aiuti e sovvenzioni alle riforme dei singoli Paesi. Macron: la nostra priorità assoluta sono i 500 miliardi di sussidi a fondo perduto.
— a pagina 8

EMERGENZA SANITARIA

In Lombardia mascherine obbligatorie fino al 14 luglio

La Lombardia proroga l'obbligo delle mascherine al 14 luglio. L'epidemia di Coronavirus in Italia ha fatto segnare ieri sei decessi, al minimo da febbraio, e 126 nuovi casi (76 in Lombardia). Allarme dell'Onm: «il peggio deve ancora venire», dice il dg Gabriele Prestiv. — a pagina 22

ITALIA FASE 3

Legnoarredo in ripresa ma l'autunno fa paura

La filiera legnoarredo è ripartita, la produzione ha ripreso slancio negli ultimi tempi ma tra gli imprenditori restano alti i timori di una caduta in continuo e sostanziale girodini in portafoglio. Il mercato italiano resta schivo, meglio intonata la domanda da Germania e Nord Europa. — a pagina 10

salute
SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Covid-19, corsa alla ricerca di farmaci anti virali
Federico Merata — a pag. 35

Rapporti

EMILIA-ROMAGNA

La via Emilia come la Data Valley

— alle pagine 27-29





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 30 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 179 - € 1,20
Santa Esler

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colaone 366, tel. 06/975.881 - Spedizione in abbonamento postale - DL 353/2003
autor. n. L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latine 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 - ISSN 0291-6090

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

I numeri in Senato ballano e l'opposizione aspetta l'incidente per mandare a casa il governo e tornare alle urne. Ma è un'illusione: per mettere in piedi un'altra maggioranza e salvare la poltrona c'è già la fila. E il Quirinale...



Non lo tiri giù

DI RICCARDO MAZZONI

La partita sulla sopravvivenza dei governi si è sempre giocata, come insegna l'ultimo governo Prodi, nell'aula di Palazzo Madama, e il Conte bis non fa eccezione. Quando nacque avventurosamente, dopo la pazzia crisi di agosto con il ribaltone più spettacolare della storia repubblicana determinato dalla mossa del Papeete di Salvini e da quella del cavallo di Renzi, i numeri di partenza erano abbastanza rassicuranti: l'ex avvocato del popolo, divenuto una sorta di premier con la bandiera dei tre colori - prima gialloverde, poi rossogialla - poteva infatti contare su 178 voti, 17 in più della maggioranza assoluta di 161. Poi fughe ed espulsioni grilline hanno sensibilmente assottigliato la maggioranza, che ora - dopo il passaggio alla Lega della senatrice Riccardi, ex M5S, è composta da 95 grillini, 35 Pd, 17 Italia Viva, 13 del gruppo Misto (i 5 di Leu, gli ex Cinque Stelle De Bonis, De Falco e Fattori. (...)

segue a pagina 7

Il Tempo di Osho

Addio alla casa della libertà Il Cav lascia Palazzo Grazioli



"Se quei muri potessero parlà..."

De Leo a pagina 5

Elo chiamano aiuto

L'ultima presa in giro Tasse rinviate per 20 giorni

Di Mario a pagina 3

Convivenza sempre più difficile

Mes, sicurezza, televisione Pd e M5S non si reggono più

La Rosa a pagina 6

Amministrative in Francia

Un altro idolo di sinistra va ko Che mazzata per Macron!

Masotti a pagina 6

SCENE DA TERZO MONDO IN CENTRO

Bivacchi, rifiuti e degrado Ecco come la Capitale pensa di attirare i turisti

Valente a pagina 15



Aeroporti sicuri
Ciampino e Fiumicino
a prova di Covid
a pagina 14

Rovistatori scatenati
Tornano i predoni
dei cassonetti
per abiti usati
Conti a pagina 16

PEGASO
Università Telematica
La distanza che ci unisce
"Dietro ogni problema c'è un'opportunità."
Galileo Galilei

Impegna al meglio il tuo tempo,
investi sulla tua formazione.
Studia online dove vuoi e quando vuoi
con la migliore formazione
universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni
gli esami online.

www.unipegaso.it 800.385.095

buona tv
a tutti
di Maurizio Costanzo



Non c'è dubbio che più passa il tempo e più avvertiamo la mancanza di pubblico in molti programmi televisivi. Pubblico che dà calore, pubblico che può intervenire, pubblico che, in qualche modo, è "complice" degli interpreti. Molti autori stanno elaborando possibili soluzioni per ospitare il pubblico distanziato, ecc. Accade questo perché non si può troppo a lungo andare avanti con repliche e con programmi, prima col pubblico e poi senza, nei quali si avverte la mancanza. Non vale il discorso per "Domenica In", peraltro arrivata alla fine (...)

segue a pagina 20

Martedì 30 Giugno 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 152 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 l. 46/04 - DCB Milano
* Pubblicità: abbonamenti nel quotidiano con Capital € 4,50 (Quotidiano) € 2,50 + Capital € 2,50

Ux € 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,50*
Franca € 2,50



ROTTAMAZIONE DEI RUOLI
Il 50% degli importi dovuti non è stato versato
Bargi a pag. 29

SEMPLIFICAZIONI
Frenata su responsabilità erariale e abuso d'ufficio
Ciccio Messino a pag. 30

OCCUPAZIONE
Contributi previdenziali scontati al 50% per chi assume
Cicli a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Semplificazioni - La bozza di decreto legge
Corte dei conti - La delibera sul rendiconto dello Stato 2019
IO ONLINE Fisco - Il testo del dpcm con la proroga dei versamenti a luglio

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno
www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Più facile sanare gli abusi edilizi

Non sarà più necessaria la doppia conformità. Solo sanzioni pecuniarie per gli illeciti senza carico urbanistico. Certificazione del silenzio-assenso

Rivoluzione edilizia: abbandono del requisito della doppia conformità per la sanatoria di abusi; solo sanzione pecuniaria per gli illeciti senza effetti sul carico urbanistico; certificazione della maturazione del silenzio-assenso. La bozza del decreto legge sulle semplificazioni, attesa per giovedì o venerdì in consiglio dei ministri, prefigura una completa rivisitazione della normativa sui titoli, sanzioni e sanatoria edilizia.

Ciccio Messino a pag. 30

A NAPOLI
Fuggi-fuggi da de Magistris, i suoi sostenitori accolti da De Luca
Falciani a pag. 7

Draghi non vuole diventare premier E Conte non ce la farà a salire il Colle



di PIERLUIGI MAGNASCHI
Non so chi è che inventa le più impazzite bufale politiche italiane. Ma se che, se sono appetibili, esse diventano subito virali e vengono rapidamente diffuse, commentate, analizzate, discusse come se fossero vere. Spesso vivono per un anno. Più a lungo del Covid, quindi. Altre volte, come il mostro di Loch Ness, scompaiono per qualche mese o anno, e dopo ricompaiono come se niente fosse, più «vive di pria» direbbe Petrolini.
Lo stupefacente è che di queste bufale, tutti gli addetti ai lavori che le propalano o le commentano con supposto approccio scientifico, sanno
continua a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Milano Glaser, il più famoso grafico degli ultimi 60 anni, è morto a New York nel giorno stesso del suo 80mo compleanno. Per far capire subito chi era, ricordo che riuscì il celebre manifesto «I love NY» dove, al posto di icona, c'era lo sguardo roso di un uomo. Dopo l'attacco terroristico alle due torri, Glaser lo redigeva raggiungendo una simbiosi al cuore e le parole «I love New York» più che mai. Ma pochi sanno che Glaser, pur essendo americano di nascita, si era formato all'Accademia di Belle Arti di Bologna, all'ombra di Giorgio Morandi, il suo maestro, insieme a Piero della Francesca. Un giorno in piazza Duomo a Milano mi confidò: «Voi italiani, per essere educati al bello, vi fatevi che vi guardate in giro. Noi americani invece, specie una come me che è nato nel Bronx, dobbiamo andare in Accademia. Non potete fare un complimento migliore e un'educazione più precisa sul futuro del nostro paese visto che è un paese che può dare storie sul bello».

CIRCOLARE INPS
Il bonus baby sitter va anche alla nonna o alla zia
Cicli a pag. 33

IL FOCOLAIO COVID
Gli operai del macello tedesco lavorano a 20 cm di distanza
Ciardini a pag. 35

LORIS ROSSI L'AVEVA CAPITO
Perché contro i terremoti costa meno abbattere e ricostruire
Focellia a pag. 30

SU CLASS CNBC E STREAMING
Al via da domani la 4ª edizione del Milano Marketing Festival
Manacorda a pag. 18

MEDIA
Radio Italia, nuovo logo e veste grafica per le piattaforme
Capisani a pag. 19

PUBBLICITÀ
Raimondo Zanaboni presidente di Manzoni
a pag. 19

COVID19: il mondo è cambiato radicalmente in tre mesi, e così anche la tua Impresa!
FOCUSPMI
Anche alla luce dei nuovi Decreti, è importante avviare due azioni sinergiche:
1 una riprogrammazione del debito contratto verso tutti gli Stakeholders: Istituti di Credito, Erario, Locatori, Fornitori, Dipendenti e Collaboratori;
2 un'attenta valutazione dei flussi di cassa prospettici anche alla luce dei comportamenti dei tuoi clienti e fornitori.
Per evitare che il COVID prevalga sul business, affidati a Noverim.
Scrivici a supportopmi@noverim.it



Per maggiori informazioni: info@noverim.it | tel +39 02 49 75 95 71 | noverim.it

Con «Il decreto legge N.104» e € 0,90 in più con «Modello 750 e redditi 2020» e € 0,90 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 30 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Ru486, è la prima regione in Italia

**Pillola abortiva
In Toscana anche
negli ambulatori**

Vetusti a pagina 14



Giani-Ceccardi, sfida toscana

**Offese e «risse»
Voto bollente
alle Regionali**

Caroppo a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Appalti, meno vincoli e burocrazia

Al traguardo il decreto semplificazioni. Un aiuto agli amministratori: cambia il reato di abuso d'ufficio. Dubbi M5s
Scoppia il caso dei bonus ai nonni che assistono i nipoti. Le ministre Bonetti e Bellanova: «Tutelare gli anziani»

Servizi
alle p. 3, 6 e 7

Conte vada fino in fondo

**La sfida
ai sacerdoti
del cavillo**

Raffaele Marmo

Aggredire il mostro preistorico (in tutti i sensi) a mille teste della burocrazia italiana è, come Qn ha da anni documentato, il presupposto di ogni tentativo di rilancio economico e sociale del Paese. Lo è infintamente e drammaticamente di più per un Paese ripiegato e accartocciato su se stesso come è l'Italia nei mesi della stentata uscita da una terribile pandemia. Arriva fin troppo tardi, dunque, il decreto «semplificazioni» annunciato dal governo. Ma meglio tardi che mai. A condizione, però, che il premier Conte e i leader della maggioranza abbiano il coraggio di respingere al mittente i tentativi di svuotamento in corso da parte del solito ambientalismo paroloso e del grillismo giustizialista d'antan.

Continua a pagina 6

**LA LOMBARDIA RINNOVA L'OBBLIGO DELLE MASCHERINE ALL'APERTO
ECCO NORME E DIVIETI ANCORA IN VIGORE (CHE POCHI RISPETTANO)**

**MA SERVE
ANCORA?**



Bolognini e Malpelo alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Ad Arezzo terrore in Comune

**Tragedia
a Grosseto
Ferisce la moglie
e si uccide**

Antico e servizi a pagina 16

Firenze

**Crac dei ristoranti
e debiti col fisco
Due arrestati**

Spino in Cronaca

Firenze

**Test sierologici
La campagna
a tappeto si ferma**

Ulivelli in Cronaca



Bufera in Rai, disattese le regole anti Covid

**L'abbraccio fuorilegge
di Mara a Romina**

Cini a pagina 27



Rinviato il risveglio del campione

**Zanardi operato di nuovo
Intervento al cervello**

Di Blasio a pagina 10

**BIRRE ARTIGIANALI SENZA GLUTINE!
HAI SETE? ENTRA NEL NOSTRO SHOP ONLINE! GRITZ.IT/SHOP**





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 153

Martedì 30 giugno 2020

Oggi con *RMotore*

In Italia € 1,50

Mes, no di Conte al Pd

Il premier si arrende ai Cinque Stelle e rinvia a settembre la discussione sui 36 miliardi di fondi europei per la sanità. "Non posso far cadere il governo". I falchi Ue: "Forse a Roma i soldi non servono" **Ma dal Movimento via libera a riscrivere i decreti sicurezza**

Il punto

L'obbligo di scelta tra Merkel e 5S

di **Stefano Folli**

Il risultato delle elezioni amministrative in Francia ha acceso l'attenzione del Partito democratico. E si capisce. Oltretutto hanno ottenuto grande successo le liste ecologiste a scapito del vecchio simbolo socialista. Qualcosa del genere è avvenuto negli ultimi due anni in Germania. **a pagina 27**

Semplificazioni

La legge scorciatoia

di **Sergio Rizzo**

Funzionari pubblici che non firmano le pratiche, nella migliore delle ipotesi perché impauriti dal rischio dell'avviso di garanzia. Appalti con procedure bizantine che costringono le imprese a presentare tre volte gli stessi documenti. **a pagina 7**

Il premier Conte respinge il pressing del Pd e sui 36 miliardi del Mes - il fondo salva-Stati - dedicati alla Sanità propone: aspettiamo settembre. Paralizzato da una prigione di veti, il Pd che lo incalza e i 5S che preannunciano scissione, alla fine Conte si arrende ai Cinquestelle.

di **Ciriaco, D'Argenio Mastrobuoni, Pucciarelli e Ziniti** **a** alle pagine 2, 3 e 4



La Lega e il Sud

Salvini non è benvenuto Tensione a Mondragone "Vattene via, sciacallo"

di **Dario Del Porto** **a** a pagina 4

Virus, record di parti a Cremona. Pechino distribuisce il primo vaccino ai militari



Il sorriso dopo la paura I neonati venuti al mondo all'Ospedale di Cremona nell'arco di 24 ore

In un giorno 15 bambini, il segno del coraggio

di **Elena Dusi e Brunella Giovara** **a** alle pagine 18 e 19

L'onda verde

I volti del "sogno" francese



di **Anais Ginori** **a** a pagina 8

Un segnale al potere

di **Andrea Bonanni**

L'Europa, che già si vuole verde nelle sue scelte di strategia industriale, sta diventando verde anche nelle scelte politiche dei suoi elettori? Il risultato delle amministrative francesi conferma una tendenza in atto da tempo. **a pagina 26**

Cacciari: da noi solo fallimenti

di **Annalisa Cuzzocrea** **a** a pagina 9

sipos
Il tuo store, senza limiti
Tecnologie e innovazione a servizio del Retail

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49892, Fax 06/4982293 - Sede: Abb. Post, Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

America

Salvate la statua di Lincoln

di **Federico Rampini**



a a pagina 27

Il guardiano Usa di Cina e Russia nel Mediterraneo

di **Gianluca Di Feo**

Dall'Artico all'Africa, è come se l'Europa venisse chiusa in una morsa. Con due potenze che cercano di conquistare spazio. Una è la Russia. L'altra è una novità: la Cina. Per l'ammiraglio James G. Foggo III questo scenario di guerra sempre meno fredda è la nuova normalità. **a** a pagina 13

La rivincita di Kissinger lo stratega

di **Antonio Monda**



a a pagina 29

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco, P. Olanda, Slovenia € 3,20 - Croazia KN 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera/Filippine CHF 3,30 - Svizzera/Francia e Tedesca CHF 4,00

con DVD Montalbano € 11,40

nz



Zanardi Nuova operazione Prossimi due giorni decisivi

CRISTIANO PELLEGRINI - P. 15



Armi Dopo al-Sisi, Roma cerca di vendere fregate all'Arabia Saudita

JACOPO IACOBONI - P. 16

Shipping Il futuro di merci e trasporti e gli effetti del dopo coronavirus

SPECIALE DI 16 PAGINE ALL'INTERNO DEL GIORNALE

ARVAL STORE Torino

LA STAMPA

MARTEDÌ 30 GIUGNO 2020

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI arvalstore.it 011 1980 5100

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1867

1,50 € • IL ANNO 154 • N. 177 • 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 • www.lastampa.it

GNN

INTERVISTA AL MINISTRO DEGLI ESTERI CHE REPLICA ALLA MERKEL SUL MES: IL GOVERNO SIA ALL'ALTEZZA DEGLI AIUTI UE

Di Maio: "Irpef, subito la riforma"

Buferà sul decreto semplificazioni. I Verdi: lì dentro c'è un condono. Costa: se è così io lo boccio

L'INTERVENTO

UN'EUROPA PIU' EQUA E SOLIDALE

THOMAS PIKETTY

Il modello liberal democratico, per vincere davvero, deve diventare molto più sociale, egualitario ed ecologico. Quello che minaccia oggi l'Europa è l'opacità anti-democratica delle sue decisioni e l'impressione che il sistema economico e fiscale finisca sempre per avvantaggiare i più potenti. E questo è tanto più deplorevole perché un'Europa più democratica e che fosse in grado di prendere le sue decisioni a maggioranza permetterebbe di adottare un piano di rilancio più ambizioso. Concretamente, se si mettessero insieme i parlamentari italiani, francesi, tedeschi e spagnoli, sono persuaso che si potrebbe andare ben al di là dei 500 miliardi di prestito comune per alimentare il budget europeo. Soprattutto si potrebbe adottare insieme un'imposta comune sulle società più grandi di miliardi, una tessera individuale con un limite di emissioni, un grande piano di investimenti nelle infrastrutture e nelle università. Per riconciliare i cittadini ordinari con l'Europa e la globalizzazione bisogna rispondere alla immensa domanda di giustizia economica che viene espressa ovunque. Il modello liberal-democratico viene ucciso quando gli effetti dell'aumento delle tasse sulle emissioni - com'è accaduto in Francia - ricadono sulle classi medie e popolari per finanziare la soppressione dell'imposta sulla ricchezza. È questo che ha portato alla rivolta dei gilets gialli e che condurrà ad altre crisi sociali e politiche, finché non si realizzerà un altro sistema economico, più equo e sostenibile. —

ANDREA MALAGUTI

«L'Europa ha risposto con forza alla crisi e io ho fiducia nella Von der Leyen. Ora tocca al governo dimostrare di essere all'altezza della sfida». Luigi Di Maio ha vissuto molte vite. In quest'ultima da ministro degli Esteri ha scoperto che l'Unione europea qualche pregio ce l'ha.

CONTINUA A PAGINA 5 SERVIZI - PP. 2-7

L'APPELLO DI EMMA BONINO ALL'ESECUTIVO

CONTE SI MUOVA LE RISORSE CI SONO

EMMA BONINO

Dicono che l'Europa deve fare presto. Molti italiani rimarcano che l'Europa deve decidere in fretta, ma è soprattutto il governo che deve decidere. — P. 23

BERLUSCONI TRASLOCA A VILLA ZEFFIRELLI

LA SERA SI ANDAVA A PALAZZO GRAZIOLI

FLAVIA PERINA

Botteghe Oscure è durato 54 anni. La sede storica della Dc in Piazza del Gesù 50. Ora - dopo 24 - Berlusconi lascia Palazzo Grazioli. — P. 11

TRASPORTI

Niente distanziamento sui treni, c'è il sì delle Regioni del Nord



Il Piemonte si adegua a Liguria, Emilia, Veneto e Friuli

RIGATELLI, MONDO E UN COMMENTO DI MASSIMO ANDREOTTI - PP. 8 E 23

CAMBIANO I VERTICI, AL VIA LA NEWCO. VERSO IL RINCARO DEI BIGLIETTI

L'Alitalia ci prova con Caio

ALESSANDRO BARBERA - P. 20

PARLA IL NUMERO UNO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA ROBERTO TOMASI

"Perché la Liguria è in tilt"

ROBERTO SCULLI - P. 8

BUONGIORNO

Ieri girava la foto di un articolo di giornale, senz'altro degli anni Settanta, in cui si rendeva conto del sequestro di trecento tv color da parte di un pretore incaricato di verificare se guastassero la salute. Poiché le tv normali erano alimentate a 10 mila volt, e quelle a colori a 25 mila, si supponeva che particelle radioattive attraversassero lo schermo e colpissero, talvolta a morte, il telespettatore. L'obiettivo era di rimandare ai cinquecento comuni italiani stretti in associazione per respingere il 5G, tecnologia sospettata, fra l'altro, di modificare il Dna, provocare arresti cardiaci e diffondere il Covid. Ricordo, del resto, la strigliata di un tassista - ci sarà stato forse il 2G - quando mi vide infilare il telefonino in tasca, a repentina gloria della mia preziosa virilità. Non siamo seconi noi, eh. Nel 1925 apparve un

articolo su Science and Invention per smentire che la radio favorisse la siccità, uccidesse gli uccelli o facesse esplodere i dirigibili. Per anni la gente non ha installato il wi-fi nel timore gli liquefacesse il cervello, più di quanto non lo fosse già, come a lungo, decenni prima, non installava l'elettricità nel timore di restare fulminata toccando l'interruttore. E quando nel 1925 si inaugurò la prima tratta ferroviaria, fra Stockton e Darlington, secondo studi preventivi, oltre i cinquanta chilometri orari le donne avrebbero espulso l'utero. Per consolarvi pensate a Zio Vania, omini di protagonista di un romanzo di Roy Lewis, che vide i suoi folli simili governare il fuoco e predisse l'estinzione del mondo in un grande rogo. Ma allora, perlomeno, non c'erano procure a sequestrare i falò. —

Il 5G e i falò

MATTIA FELTRI

Domani in edicola il libro IL FANTASMA DEL COLOSSEO



UNA COLLANA MOZIARIATO PER CONOSCERE IL MONDO IN COMPAGNIA DEL FAMOSO TOPO GIORNALISTA.

GLI STRATOPICI VIAGGI DI GERONIMO STYLTON.

DONA AMORE CON IL TUO 5X1000 C.F. 97792970010 5X1000.missionidenbosco.org



IL CASO

LA MORTE DI SOLEIMANI

La provocazione di Teheran "Arrestate Trump per omicidio"

STEFANO STEFANINI



Sono passati 6 mesi dall'uccisione di Soleimani. Il presidente Usa non ha fatto mistero di aver dato l'ordine. Ieri da Teheran è arrivato il mandato di arresto contro Trump.

- P. 23 MASTROLILLI E STABILE - P. 17

LA STORIA

BLACK LIVES MATTER

La Mercedes cambia la livrea Diventa nera contro il razzismo

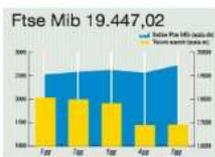
STEFANO MANCINI



La Mercedes di Hamilton rinuncia alla storica livrea creata nel '34 e si tinge di nero contro il razzismo. Fin dal Gp d'Austria di domenica porterà la scritta "End of racism". — P. 37

F.lli Frattini www.frattini.it





BORSA +1,69% 1€ = \$1,1284

BORSE ESTERE	
Dow Jones	85.806 ▲
Nasdaq	8.862 ▲
S&P 500	3.044 ▲
Nikkei	21.806 ▼
Francfort	12.832 ▲
Zurigo	10.050 ▲
Londra	8.328 ▲
Parigi	4.942 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,1284 ▲
Euro-Sterline	0,9154 ▲
Euro-Yen	121,07 ▲
Euro-Fr.Su.	1,0689 ▲
Euro-Yuan	7,8941 ▲
INDICATORI	
Sp. 10 Y.	1,004 ▼
Bund 10 Y.	-0,8121 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	143,49 ▲
Euro-Dax	172,06 ▼
Ftes Mib	18,366 ▲

Nel portafogli della Fed entrano anche i bond di Pessina e Buffett

Tramite il Qe la banca centrale Usa ha finora acquistato emissioni di 87 società, tra cui le farmacie Walgreens e Berkshire Hathaway

Bertolino a pagina 11



Equinox crea un polo dell'alta gioielleria

Preso il controllo di due aziende di Valenza **Bergeretti in MF Fashion**

Anno 2003 n. 127
Martedì 30 Giugno 2020

€4,50* *Classificatori*

*In abbonamento consegnato ad esclusivo con Capital e €4,50 (MF €2,00 + Capital €2,50)



CRISI SUL MES SI CONSUMA UNA FRATTURA TRA PD E M5S: PER IL PRIMO È NECESSARIO PRENDERLO

Governo alle Idi di luglio

Zingaretti a Conte: usare i 37 miliardi del *Salva-Stati*. **No grillino.** **Colle preoccupato** Merkel e Macron **rilanciano la Ue**, Berlino seppellisce la **sentenza sul Qe** della Corte Nasce il **Fondo Sovrano Italiano** a trazione Cdp: aprirà al retail anche **tramite i Pir**

LE BANCHE TIRANO LA VOLATA E DANNO AL FTSE MIB (+1,7%) LA MAGLIA ROSA IN EUROPA

 <p>OK AL SALVATAGGIO <i>I soci Pop Bari dicono sì alla trasformazione in spa e all'aumento di capitale</i></p>	<p>NPLE UTPAD AMCO Il board Mps dà via libera a una bad bank da 8 miliardi</p>	<p>NOMINE AL VERTICE <i>Tesoro e Mise trovano l'intesa sulla newco: a Lazzarini e Caio la cloche di Alitalia</i></p> 
--	--	--



AL FIANCO DEI RISTORANTI, sempre.

Sosteniamo con un milione di euro* i ristoranti che ci hanno reso un'icona italiana.

S. PELLEGRINO
#SupportRestaurants
UNISCIATI AL MOVIMENTO

*In prodotti omaggio.

SAVELLEGRINO.COM/IT

L'Italia dei porti

L'anno perso dei traffici marittimi «Mai così male»

FRANCESCO FERRARI - Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, lo definisce semplicemente «un disastro». A fronte di un settore, quello del trasporto marittimo, abituato a crescere anche dopo il tracollo finanziario del 2008, l'emergenza Covid-19 è riuscita ad abbattere traffici e statistiche come nessuna altra crisi era riuscita a fare. «I numeri parlano da soli dice Rossi Nel primo trimestre del 2020 il valore del commercio via mare italiano è calato del 20%, il traffico in tonnellate è sceso del 25%, mentre il traffico container a livello mondiale ha perso il 7%. Sono dati impressionanti, che non si limitano né a una particolare area geografica né a una sola tipologia merceologica. Parliamo di una enorme crisi di settore provocata a un fattore estraneo alla portualità, che in poche settimane ha colpito duramente l'intera filiera logistica». Una crisi che, a catena, ha contagiato tutte le modalità di trasporto estendendosi da quella marittima (che copre oltre il 90% del traffico merci) all'autotrasporto, alla ferrovia, alla logistica urbana. «Il 2020 ormai è un anno perso. Non solo per i fatturati, o per la possibilità per moltissime aziende di chiudere bilanci in attivo. È un anno perso per gli investimenti, per il lavoro, per le prospettive. Questo è il dato peggiore». Come arginare i danni? «L'unica lettura positiva di questo disastro è che si tratta di un fatto contingente. Credo che il Paese possa e debba intervenire con misure di mitigazione di quegli aspetti economici che non sono attribuibili né alle capacità imprenditoriali degli operatori, né a quelle amministrative delle Autorità portuali. Una cosa deve essere chiara: i costi generati da questa crisi non possono ricadere né sulle imprese né sugli enti, ma sulla fiscalità generale. C'è bisogno di interventi che riescano a fronteggiare l'emergenza. Anche perché, è giusto ricordarlo, in pieno lockdown i porti non hanno mai chiuso. Lavoratori pubblici e privati, Capitanerie, marittimi, autotrasportatori: nessuno ha abbandonato il Paese nel momento più drammatico della pandemia». L'altra emergenza che la portualità deve affrontare, resa più evidente dalla pandemia, è quella della burocrazia. «La razionalizzazione normativa non può attendere», conferma Rossi. I recenti casi di Trieste (dove il presidente Zeno D'Agostino è stato destituito dall'Anac per una incompatibilità pregressa) e Venezia (dove è in atto un pericoloso scontro tra enti locali e Authority) sono un segnale che ha allarmato anche il ministero dei Trasporti. «Non voglio entrare nei singoli casi, perché la mia potrebbe apparire come una difesa corporativa. Dico solo che siamo in presenza di un fenomeno che sta assumendo dimensioni significative. Una riflessione su quanto incida la complessità amministrativa sulla competitività dei porti italiani, in ogni caso, va fatta».



Il Piccolo

Trieste

I 15 milioni del bando di tre anni fa inseriti nel totale di 70 destinati al gruppo Arvedi

Il tesoretto Invitalia inutilizzato finito nell' operazione Servola

la storia Massimo Greco Finalmente il "tesoretto" di 15 milioni Invitalia, rimasto inutilizzato dal tempo del bando di tre anni fa, ha trovato ormeggio nel quadro dei 70 milioni a fondo perduto che saranno versati al gruppo Arvedi nell' ambito della trattativa sulla Ferriera. Non solo per completezza storica, ma soprattutto per non incorrere negli sbagli del passato, giova ripescare quella vicenda. Invitalia lanciò il bando da 15 milioni nel 2017 in seguito all' accordo di programma intervenuto nel luglio di quell' anno tra Governo (Gentiloni), Regione (Serracchiani), Comune (Dipiazza), **Autorità portuale** (D' Agostino). Avrebbe dovuto supportare progetti di riconversione nell' allora Ezit e nell' ex Arsenale: ma quei 15 milioni sono rimasti intonsi, perché non ne fu utilizzato neppure un "ghello". Ne sa qualcosa Marino Quaiat, uno dei protagonisti suo malgrado "passivi" di quella vicenda e imprenditore nel comparto nautico, dove conduce un' azienda alla radice del Canale navigabile. «Al bando Invitalia - spiega - potevano concorrere le "pmi" che non superassero i 40 milioni di fatturato, quindi a Trieste la platea potenzialmente interessata era piuttosto ampia. Il bando prevedeva due tipologie di intervento: una parte veniva erogata a fondo perduto e una parte come finanziamento a dieci anni». «All' appuntamento dell' autunno 2017 - rammenta Quaiat - parteciparono alcune imprese. Ma, in sede di selezione, rimanemmo in gara solo noi e la pugliese Teta srl. Alla fine anche Teta rinunciò e fummo gli unici superstiti». Quaiat aveva chiesto un finanziamento complessivo di 2 milioni, di cui mezzo milione a fondo perduto. «All' improvviso - riprende - da Roma ci dissero che la quota a fondo perduto sarebbe stata dimezzata da 500.000 a 250.000 euro. La notizia ci spiazzò, in quanto sbilanciava il piano finanziario negoziato con le banche». Obiettivo di Quaiat era l' acquisto e il posizionamento di una gru a cavalletto in grado di operare su due moli: per questo aveva ottenuto dall' **Autorità**, con il beneplacito di Wärtsilä, la concessione ventennale della banchina alla radice del Canale, dove una volta la grande fabbrica di Bagnoli caricava i motori. Ma nel giugno 2018 Quaiat decise di ritirarsi, essendo venute meno le condizioni che rendevano attraente il bando. E da allora sono trascorsi due anni senza che il gruzzolo di 15 milioni avesse nuova e migliore sorte. Fino all' esito Arvedi. Ma bisognerebbe anche capire, a futura memoria, perché il bando del 2017 abbia fallito lo scopo. Asticelle burocratico-amministrative troppo alte? Procedure complicate? Impegni finanziari elevati? Scarsa propensione della piccola impresa triestina a cimentarsi con le carte parastatali? --
© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

L'interscambio su rotaia

Nasce l'asse degli interporti da Ferneti a Cervignano il polo che piace ai tedeschi

diego d' ameliomarco ballico TRIESTENon fosse stato per l' emergenza Covid-19, i terminal di terra a servizio del porto di Trieste starebbero probabilmente già parlando un po' di tedesco. Dopo il buon esito della due diligence effettuata nei mesi scorsi, il porto fluviale di Duisburg ha deciso infatti di investire nello scalo giuliano, rilevando una quota del suo interporto. Le relazioni sono state avviate nel 2017 con un primo accordo di cooperazione sul traffico ferroviario, che ora potrebbe fare il salto di qualità, portando in pianta stabile a Trieste una delle maggiori realtà logistiche della Germania. L' intesa era prossima, ma l' epidemia ha messo in stand-by la trattativa con l' Autorità portuale. Il mega terminal pubblico tedesco continua però a ritenere strategico l' ingresso nella compagine societaria del terminal intermodale di Ferneti, di cui dovrebbe rilevare il 16%. Dimostrazione dell' interesse tedesco a trovare una via meridionale di accesso marittimo alla Mitteleuropa, offrendo nuove possibilità ai propri clienti. Duisport apprezza le opportunità derivanti dalla possibilità di servirsi dell' interporto per il traffico su gomma, ma l' operazione piace anche per il potenziale (ancora inespresso)

dei capannoni in punto franco situati a Bagnoli della Rosandra e forse soprattutto per il possibile sviluppo del grande interporto ferroviario di Cervignano, passato sotto il controllo dell' Autorità portuale e in fase di assorbimento del terminal Sdag di Gorizia. Grazie alla sinergia con il porto di Trieste, cui appartiene per l' 80%, ma sotto la regia della Regione attraverso Friulia, l' Interporto di Cervignano, guarda infatti a nuove opportunità di sviluppo. L' intermodalità si giova di sei binari, che possono accogliere convogli lunghi fino a 750 metri. Da gomma a rotaia, ma in che modo? «Con i semirimorchi che da Cervignano si inoltrano fino a Rostock in Germania», spiega il presidente Lanfranco Sette nel sottolineare il dinamismo di una società «anche molto ben patrimonializzata, per un valore di 65 milioni in crescita, che sente la vicinanza della Regione». Il collegamento con Rostock, realizzato in collaborazione con la Francesco Parisi di Trieste, è stato recentemente portato da uno a due collegamenti settimanali. Mentre dopo il "lockdown" è anche ripartito, «e procede a pieno regime», il collegamento con Orbassano, a cura della Space Logistic in collaborazione con Mercitalia Intermodal. «La ripartenza non sarà indolore e occorre ripensare tutta la filiera logistica in chiave sistemica, anche in risposta alla pandemia». La riflessione è di Giuseppe Bortolussi, amministratore delegato di Interporto Centro Ingrosso Pordenone nell' annunciare la nuova sfida, il "Progetto polmone", le cui linee guide sono state già presentate alla Regione Fvg. «Gli operatori della logistica - spiega Bortolussi -, dopo l' emergenza stanno pensando che non si può accentrare tutto in un solo polo» --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Dopo lo storico memorandum sulla Via della Seta

Congelato l'interesse di Pechino per la piattaforma logistica

Trieste Media, esperti e politici hanno dipinto per un anno Trieste come la nuova via d'accesso della Cina in Europa: un porto aperto ai capitali del Dragone e, per i detrattori, una possibile spina nel fianco dell'Occidente. Tralasciando il fatto che Pechino è già presente con importanti partecipazioni in numerosi scali dell'Ue, al clamore suscitato dal Memorandum d'intesa del marzo 2019 non sono ancora seguiti risultati tangibili per lo scalo giuliano. Gli investimenti cinesi nell'area mediterranea, pilastro della Belt & Road Initiative, la cosiddetta Via della Seta, sono la vera novità di questi anni. La stima è di investimenti infrastrutturali per 1400 miliardi di dollari per opere marittime, stradali, aeroportuali e ferroviarie. Finora sono stati individuati progetti per 146 miliardi di dollari di cui il 13% circa in shipping e logistica. Lungo questa Via della Seta, la Cina dovrebbe realizzare entro il 2020 un export di circa 780 miliardi di dollari e un import di 570. La variante europea della Via della seta sembra anzi ritrarsi e lo stesso vale per la sua declinazione adriatica. Progressi si sono fatti solo sullo studio di una linea di esportazione dell'enogastronomia italiana in Cina, per ora congelata a causa

del coronavirus. Proprio l'epidemia potrebbe modificare le reti globalizzate di produzione e distribuzione, con ricadute generali sul programma One Belt One Road, che sconta pure le tensioni Cina-Usa e l'immagine negativa delle clausole capestro inflitte ai partner del Terzo mondo. A Trieste tutto tace. Il memorandum con China Communications and Construction Company non ha prodotto investimenti nei lavori di raddoppio della ferrovia del porto. Né avanza la trattativa fra privati che, per oltre due anni, ha visto China Merchants valutare l'ingresso nella società concessionaria della Piattaforma logistica, la cui realizzazione è alle battute finali. La società Plt è alla ricerca di un partner internazionale, capace di sostenere economicamente la costruzione del Molo VIII e deviare traffico verso Trieste. China Merchants è stata a lungo interlocutrice privilegiata, ma dall'anno scorso gli imprenditori Francesco Parisi e Vittorio Petrucco hanno avviato contatti con terminalisti nordeuropei interessati ad aprire un accesso meridionale al cuore dell'Europa. Questa opzione ridimensionerebbe le possibili ricadute della Via della seta a Trieste, perché Pechino perderebbe la possibilità di partecipare alla costruzione del mastodontico Molo VIII e non potrebbe consolarsi con l'eventuale controllo indiretto del terminal ungherese, ipotizzato da alcuni analisti. La banchina magiara ha dimensioni troppo ridotte per rappresentare un progetto strategico per il gigante cinese. Le tesi complottiste leggono il provvedimento dell'Anac sulla decadenza di Zeno D'Agostino collegato a occulte volontà di stoppare il dialogo aperto con la Cina dal presidente dell'**Autorità portuale**. A quindici mesi dall'accordo quadro con Cccc, tuttavia, gli investimenti sui terminal ferroviari di Servola e Aquilinia non si sono concretizzati e nemmeno l'ingresso dell'**Autorità portuale** nella società dell'interporto slovacco di Kosice. Rimane il progetto di export del vino: l'**Autorità** ha individuato i porti cinesi di arrivo della nuova catena logistica e lavora per mettere insieme i produttori italiani interessati, ma sarà il post Covid a dire quali saranno tempi e portata dell'operazione. d.a.--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Il fronte del porto

Trieste va sulle barricate aspettando D'Agostino l'artefice della rinascita

Squalificato a pochi metri dal traguardo. A sei mesi dalla scadenza del primo mandato, Zeno D' Agostino stava cominciando a raccogliere i frutti della presidenza dell' **Autorità portuale** di Trieste, assunta nel 2016, dopo due anni trascorsi da commissario dello scalo. Era il momento di tirare le somme, ma l' Anac ha stabilito a quattro anni di distanza l' inconfiribilità dell' incarico, perché alla nomina D' Agostino era già presidente del locale terminal crociere. Sarà il Tar del Lazio a pronunciarsi sul ricorso depositato col sostegno di ministero dei Trasporti e Regione. Attorno al presidente si è sviluppata una mobilitazione che non è solo di terminalisti e portuali, ma di un' intera città. Diecimila firme raccolte in quattro giorni e la solidarietà trasversale del mondo politico, a cominciare dai ministri De Micheli e Patuanelli. Ma alla chiusura di questo articolo, D' Agostino risulta decaduto e aspetta che il Tar si esprima intanto sulla sospensiva. Il presidente è stato sostituito dal braccio destro Mario Sommariva, subito nominato commissario straordinario dal governo, mentre un emendamento della maggioranza M5s-Pd al dl Rilancio è stato depositato alla Camera per rimuovere i dubbi di interpretazione della legge Severino, come chiesto dall' Anac stessa. Proprio ora, ironia della sorte, cominciano a emergere i risultati della gestione, ma anche i timori che una parte della strategia naufraghi: per l' assenza del manager dalla torda di comando in settimane cruciali e per il danno di immagine che il porto ha subito all' estero, dopo un procedimento che parte dall' Anticorruzione, ma ha a che fare con cavilli burocratici. Due colpi sono stati messi a segno in rapida successione negli ultimi giorni: la compravendita di aree che ha ancorato l' Ungheria al progetto di nuova banchina nello scalo e la firma dell' accordo di programma per la riconversione logistico-**portuale** dell' area della Ferriera di Servola, che si spegne dopo oltre un secolo. La manifestazione di interesse ungherese risale a un anno fa, quando il 5 luglio venne firmato un memorandum subordinato alla costruzione del percorso di bonifica dei terreni inquinati dell' ex raffineria Aquila con il ministero dell' Ambiente. La quadra non è ancora stata trovata, ma la società pubblica ungherese Adriaport ha appena comprato per 25 milioni le italiane Teseco e Seastok, acquisendo una concessione di sessant' anni su trecento metri di costa. Diventa così definitiva la decisione del governo Orbán di dirottare i propri investimenti dal porto di Capodistria a quello di Trieste, dove sarà realizzata una banchina multipurpose. La firma sull' accordo per la Ferriera è stata apposta sabato scorso, dopo dieci mesi di trattative tra parti pubbliche e private. Il gruppo Arvedi ha chiuso altoforno e cokeria, incassato dai Mises fondi per settanta milioni ed elaborato un piano industriale basato su decarbonizzazione e raddoppio del laminatoio a freddo. L' area a caldo sarà rilevata dalla società che sta ultimando la costruzione della vicina Piattaforma logistica e che intende realizzare a Servola un terminal di terra e una nuova stazione da cui partiranno container e rotabili. L' infrastruttura diventerà la base del Molo VIII, il cui progetto potrebbe essere pronto nel 2022. Come riferito a parte, Plt sta trattando l' ingresso di un socio industriale di peso, che porti risorse e traffici. D' Agostino ha fatto di Trieste il primo scalo ferroviario d' Italia e consolidato il piano regolatore **portuale**, ottenendo una proiezione internazionale di cui il mondo si è accorto grazie all' interesse della Cina, ma che è soprattutto mitteleuropea, con gli investimenti di Budapest, la presenza delle compagnie ferroviarie d' oltralpe e l' interesse dei tedeschi di Duisport per l' Interporto di Trieste.



Il Piccolo

Trieste

Per confermare le promesse il porto deve rafforzare il collegamento su ferro col retroterra e sono in svolgimento lavori da circa duecento milioni per il raddoppio della capacità, con il rinnovo delle infrastrutture e la creazione di tre moderne stazioni. È un passaggio fondamentale e D' Agostino sarebbe l' uomo giusto al posto giusto, trattandosi di un esperto di treni e binari, prima che di navi e banchine. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Trieste

NUOVA PIATTAFORMA

Trieste, la Ferriera diventa polo logistico

Accordo di programma per l'attuazione del piano di riconversione industriale

(R.E.I.) - TRIESTE - L'altoforno della Ferriera di Servola è stato spento nei mesi scorsi, dopo 123 anni di attività. Ora l'obiettivo è rilanciare il comprensorio industriale dove sorgeva, per far nascere al suo posto un polo logistico a servizio del porto e dell'economia del territorio. In una giornata che i protagonisti definiscono «storica per Trieste», con la firma in Prefettura, prende vita l'Accordo di programma per l'attuazione del progetto di riconversione industriale della Ferriera. Con lo smantellamento dell'area a caldo e la messa in sicurezza permanente dei terreni, inizia così una nuova fase per lo sviluppo della città. Erano presenti le Istituzioni e le parti private coinvolte nell'accordo: il ministro dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, il presidente della Regione FVG, Massimiliano Fedriga, il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, il Commissario dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, Mario Sommariva, e l'Agenzia del Demanio, oltre ai rappresentanti di Arvedi, gruppo di Cremona proprietario dell'acciaiera, e Icop-PLT, pool concessionario della Piattaforma Logistica Trieste. Il nuovo assetto dei terreni sarà formato dal consolidamento dell'investimento del gruppo Arvedi nel laminatoio a freddo per la parte industriale, e dallo smantellamento e riconversione dell'area a caldo in un terminal **portuale** e ferroviario, collegato allo sviluppo della nuova Piattaforma Logistica, guidata dal gruppo Icop-PLT. Si tratta in sostanza di due aree equivalenti: quella privata, gestita attualmente da Arvedi, viene demanializzata e assegnata all'Authority giuliana, con successiva concessione dei terreni a Icop-PLT, mentre quella attualmente pubblica viene ceduta ad Arvedi. In un'ottica di sviluppo **portuale**, sull'ex area a caldo si svilupperà il raccordo ferroviario della stazione di Servola che potrà accogliere treni completi da 750 metri, nonché uno snodo autostradale diretto sulla Grande viabilità, ponendo le basi per il successivo avvio dei lavori del Molo VIII, previsto dal Piano regolatore **portuale**, approvato nel 2016. Gli interventi previsti dalla Icop, socia di Piattaforma Logistica Trieste, si concentreranno prevalentemente sulla bonifica e messa in sicurezza del perimetro, non appena saranno portate a termine da Arvedi le attività di smantellamento di impianti e i materiali ferrosi. A fronte di una concessione di 26 anni da parte dell'Authority giuliana, l'investimento complessivo di Icop-PLT sarà di circa 127 milioni di euro. L'acquisto dei terreni di Arvedi da parte di Icop-PLT, avrà un valore di circa 21 milioni di euro. Gli anni previsti per la riconversione sono cinque, con una suddivisione in tre fasi distinte, e un valore di 98 milioni. Il nuovo terminal logistico verrà dotato di 2 gru e di altre attrezzature di banchina, con un investimento di 7 milioni. Importanti le prospettive per l'occupazione: al termine dei lavori di messa in sicurezza permanente dell'area a caldo della Ferriera, più di 100 saranno le persone utilizzate nell'attività di sviluppo logistico del comprensorio. Gli eventuali step successivi del progetto, che includono la realizzazione del Molo VIII, prevedono l'impiego di altre centinaia di addetti, e rappresentano una delle prospettive di lavoro più rilevanti per il futuro della città di Trieste. Per il commissario del porto di Trieste, Mario Sommariva «l'Accordo di programma per la Ferriera di Servola, deve essere inteso come il passaggio epocale verso una fase di nuova industrializzazione del nostro territorio. Trieste dimostra di essere una moderna città proiettata verso uno sviluppo avanzato e sostenibile, poiché porto e industria sono un binomio inscindibile». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





Trieste, Accordo di Programma per nuovo polo logistico nell' area della Ferriera - Nuove occupazioni

29 Jun, 2020 Importanti prospettive di lavoro più di 100 saranno le persone utilizzate nell' attività di sviluppo logistico del comprensorio. Gli eventuali step successivi del progetto, che includono la realizzazione del Molo VIII, prevedono l' impiego di altre centinaia di addetti. TRIESTE - Accordo di programma sottoscritto a Trieste per l' attuazione del progetto di riconversione industriale dell' Alto forno della Ferriera di Servola , spento nei mesi scorsi, dopo 123 anni di attività. L' accordo mira a rilanciare il comprensorio industriale dove sorgeva l' altoforno smantellandone l' area a caldo e la messa in sicurezza permanente dei terreni al fine di far nascere al suo posto un polo logistico a servizio del porto e dell' economia del territorio .

"l' Accordo di programma per la Ferriera di Servola, deve essere inteso come il passaggio epocale verso una fase di nuova industrializzazione del nostro territorio. Trieste dimostra di essere una moderna città proiettata verso uno sviluppo avanzato e sostenibile, poiché porto e industria sono un binomio inscindibile" - ha detto il commissario dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Trieste, Mario Sommariva - "Non è possibile pensare ad una prospettiva di sviluppo e crescita dell' occupazione se entrambi i settori non si sviluppano contestualmente. L' Authority giuliana con questa operazione riesce nello scopo di salvaguardare integralmente i lavoratori, risanando l' ambiente e creando nuove prospettive per le generazioni future".

L' Accordo siglato -ha sottolineato Sommariva - costituisce un esempio virtuoso di collaborazione e sinergia istituzionale. Trieste è un esempio per tutto il Paese in una fase difficile come quella attuale". Presenti all' evento, ospiti del prefetto di Trieste, Valerio Valenti, le Istituzioni e le parti private coinvolte nell' accordo: il ministro dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, il presidente della Regione FVG, Massimiliano Fedriga, il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, il Commissario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Mario Sommariva, l' Agenzia del Demanio, oltre ai rappresentanti di Arvedi, gruppo di Cremona proprietario dell' acciaieria e Icop-PLT, pool concessionario della Piattaforma Logistica Trieste. In un' ottica di sviluppo **portuale**, va rilevato che sull' ex area a caldo, si svilupperà il raccordo ferroviario della stazione di Servola che potrà accogliere treni completi da 750 metri, nonché uno snodo autostradale diretto sulla Grande viabilità, ponendo le basi per il successivo avvio dei lavori del Molo VIII, previsto dal Piano regolatore **portuale**, approvato nel 2016. Gli interventi previsti dalla Icop, socia di Piattaforma Logistica Trieste, si concentreranno prevalentemente sulla bonifica e messa in sicurezza del perimetro, e verranno realizzati in 3 fasi, non appena saranno portate a termine da Arvedi le attività di smantellamento di tutti gli impianti e i materiali ferrosi . A fronte di una concessione di 26 anni da parte dell' Authority giuliana, l' investimento complessivo di Icop-PLT sarà di circa 127 milioni di euro. L' acquisto dei terreni di Arvedi da parte di Icop-PLT, avrà un valore di circa 21 milioni di euro. Gli anni previsti per la riconversione sono 5, con una suddivisione in 3 fasi distinte, e un valore di 98 milioni. Il nuovo terminal logistico verrà dotato di 2 gru e di altre attrezzature di banchina, con un investimento di 7 milioni di euro. Importanti soprattutto le prospettive per l' occupazione. Al termine dei lavori di messa in sicurezza permanente dell' area a caldo della Ferriera, più di 100 saranno le persone utilizzate nell' attività di sviluppo logistico del comprensorio . Gli addetti dell' attività logistica per la siderurgia potranno essere impiegati immediatamente per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali conto terzi per l' approvvigionamento di materia prima (rottame, ghisa, minerali di ferro), sia a servizio del gruppo Arvedi, sia per





Corriere Marittimo

Trieste

e Medio Oriente. Va rilevato che gli eventuali step successivi del progetto, che includono la realizzazione del Molo VIII, prevedono l'impiego di altre centinaia di addetti, rappresentando una delle prospettive di lavoro più rilevanti per il futuro della città di Trieste.

Informazioni Marittime

Trieste

A Trieste la Ferriera diventerà polo logistico al servizio del porto

Firmato l' accordo di programma per l' attuazione del progetto di riconversione industriale del complesso siderurgico

Sottoscritto a Trieste l' accordo di programma per l' attuazione del progetto di riconversione industriale del complesso siderurgico della Ferriera di Servola , nel quale lo scorso aprile è stato avviato lo smantellamento dell' area a caldo. L' obiettivo è quello di rilanciare il comprensorio industriale dove sorgeva l' altoforno, spento nei mesi scorsi dopo 123 anni di attività, e di far nascere al suo posto un polo logistico a servizio del porto di Trieste. Il nuovo assetto dei terreni - spiega l' Autorità di Sistema **Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** - sarà formato dal consolidamento dell' investimento del gruppo Arvedi nel laminatoio a freddo per la parte industriale e dallo smantellamento e riconversione dell' area a caldo in un terminal **portuale** e ferroviario, collegato allo sviluppo della nuova Piattaforma Logistica , guidata dal gruppo Icop-PLT. Si tratta in sostanza di due aree equivalenti: quella privata, gestita attualmente da Arvedi, viene demanializzata e assegnata all' authority giuliana, con successiva concessione dei terreni a Icop-PLT, mentre quella attualmente pubblica viene ceduta ad Arvedi. In un' ottica di sviluppo **portuale** - precisa l' AdSP - va rilevato che sull' ex area a caldo si svilupperà il raccordo ferroviario della stazione di Servola , che potrà accogliere treni completi da 750 metri, nonché uno snodo autostradale diretto sulla Grande viabilità, ponendo le basi per il successivo avvio dei lavori del Molo VIII, previsto dal Piano Regolatore **Portuale** approvato nel 2016. Gli interventi previsti dalla Icop, socia di Piattaforma Logistica Trieste, si concentreranno prevalentemente sulla bonifica e messa in sicurezza del perimetro, e verranno realizzati in tre fasi, non appena saranno portate a termine da Arvedi le attività di smantellamento di tutti gli impianti e i materiali ferrosi. A fronte di una concessione di 26 anni da parte dell' AdSP, l' investimento complessivo di Icop-PLT sarà di circa 127 milioni di euro . L' acquisto dei terreni di Arvedi da parte di Icop-PLT, avrà un valore di circa 21 milioni di euro. Gli anni previsti per la riconversione sono cinque, con una suddivisione in tre fasi distinte, e un valore di 98 milioni. Il nuovo terminal logistico verrà dotato di due gru e di altre attrezzature di banchina, con un investimento di sette milioni di euro. Importanti soprattutto le prospettive per l' occupazione. Al termine dei lavori di messa in sicurezza permanente dell' area a caldo della Ferriera, si prevede che più di 100 saranno le persone utilizzate nell' attività di sviluppo logistico del comprensorio.



Al via la trasformazione del Comprensorio: diventa polo logistico al servizio del porto di Trieste

Firmato oggi alla presenza del ministro Patuanelli, l'accordo di programma per la ferriera di Servola. TRIESTE Giornata storica per Trieste. Oggi è stato firmato in Prefettura, l'Accordo di programma per l'attuazione del progetto di riconversione industriale della Ferriera. Con lo smantellamento dell'area a caldo e la messa in sicurezza permanente dei terreni, inizia una nuova fase per lo sviluppo della città. L'accordo mira a rilanciare il comprensorio industriale dove sorgeva l'altoforno della Ferriera di Servola, spento nei mesi scorsi, dopo 123 anni di attività. Obiettivo è quello di far nascere al suo posto un polo logistico a servizio del porto e dell'economia del territorio. Erano presenti all'evento, ospiti del prefetto di Trieste, Valerio Valenti, le Istituzioni e le parti private coinvolte nell'accordo: il ministro dello Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, il presidente della Regione FVG, Massimiliano Fedriga, il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, il Commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Mario Sommariva, l'Agenzia del Demanio, oltre ai rappresentanti di Arvedi, gruppo di Cremona proprietario dell'acciaieria e Icop-PLT, pool concessionario della Piattaforma Logistica

Trieste. Il nuovo assetto dei terreni, sarà formato dal consolidamento dell'investimento del gruppo Arvedi nel laminatoio a freddo per la parte industriale, e dallo smantellamento e riconversione dell'area a caldo in un terminal portuale e ferroviario, collegato allo sviluppo della nuova Piattaforma Logistica, guidata dal gruppo Icop-PLT. Si tratta in sostanza di due aree equivalenti: quella privata, gestita attualmente da Arvedi, viene demanializzata e assegnata all'Authority giuliana, con successiva concessione dei terreni a Icop-PLT, mentre quella attualmente pubblica viene ceduta ad Arvedi. In un'ottica di sviluppo portuale, va rilevato che sull'ex area a caldo, si svilupperà il raccordo ferroviario della stazione di Servola che potrà accogliere treni completi da 750 metri, nonché uno snodo autostradale diretto sulla Grande viabilità, ponendo le basi per il successivo avvio dei lavori del Molo VIII, previsto dal Piano regolatore portuale, approvato nel 2016. Gli interventi previsti dalla Icop, socia di Piattaforma Logistica Trieste, si concentreranno prevalentemente sulla bonifica e messa in sicurezza del perimetro, e verranno realizzati in 3 fasi, non appena saranno portate a termine da Arvedi le attività di smantellamento di tutti gli impianti e i materiali ferrosi. A fronte di una concessione di 26 anni da parte dell'Authority giuliana, l'investimento complessivo di Icop-PLT sarà di circa 127 milioni di euro. L'acquisto dei terreni di Arvedi da parte di Icop-PLT, avrà un valore di circa 21 milioni di euro. Gli anni previsti per la riconversione sono 5, con una suddivisione in 3 fasi distinte, e un valore di 98 milioni. Il nuovo terminal logistico verrà dotato di 2 gru e di altre attrezzature di banchina, con un investimento di 7 milioni di euro. Importanti soprattutto le prospettive per l'occupazione. Al termine dei lavori di messa in sicurezza permanente dell'area a caldo della Ferriera, più di 100 saranno le persone utilizzate nell'attività di sviluppo logistico del comprensorio. Gli addetti dell'attività logistica per la siderurgia potranno essere impiegati immediatamente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali conto terzi per l'approvvigionamento di materia prima (rottame, ghisa, minerali di ferro), sia a servizio del gruppo Arvedi, sia per la spedizione via mare dei prodotti finiti destinati al Mediterraneo e Medio Oriente. Per il commissario del porto di Trieste, Mario Sommariva l'Accordo di programma per la Ferriera di Servola, deve essere inteso come il passaggio epocale verso una fase di nuova industrializzazione del nostro territorio. Trieste dimostra di essere una moderna città proiettata verso uno sviluppo avanzato e sostenibile,



poiché porto e industria sono un binomio inscindibile. Non è possibile pensare ad una prospettiva di sviluppo e crescita dell'occupazione rimarca ancora Sommariva - se entrambi i settori



Transportonline

Trieste

non si sviluppano contestualmente. L'Authority giuliana con questa operazione riesce nello scopo di salvaguardare integralmente i lavoratori, risanando l'ambiente e creando nuove prospettive per le generazioni future. Va rilevato che gli eventuali step successivi del progetto, che includono la realizzazione del Molo VIII, prevedono l'impiego di altre centinaia di addetti, rappresentando una delle prospettive di lavoro più rilevanti per il futuro della città di Trieste. L'Accordo siglato conclude infine Sommariva - costituisce un esempio virtuoso di collaborazione e sinergia istituzionale. Trieste è un esempio per tutto il Paese in una fase difficile come quella attuale. Al seguente link la video intervista del commissario dell'Autorità di Sistema, Mario Sommariva e di Vittorio Petrucco, Icop-Plt <https://www.youtube.com/watch?v=8vtinEohnVo&feature=youtu.be>

L'ipotesi Conte per il test del Mose «No buffet, solo acqua minerale»

Premier in laguna per la chiusura di tutte le dighe. Lite sui costi

VENEZIA In prima fila ci saranno le tre padrone di casa, tutte donne: il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, il super-commissario del **Mose** Elisabetta Spitz e il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone. Poi il ministro, veneto, per i rapporti con il Parlamento Federico D'Incà, che sabato ha detto che il 10 luglio vuole esserci. E ora i rumors dicono che al test del **Mose**, quello in cui verranno sollevate assieme per la prima volta tutte e quattro le schiere di paratoie, potrebbe arrivare perfino il premier Giuseppe Conte. Il protocollo del Mit ha diramato anche a lui l'invito e si attende la conferma, ma in laguna c'è chi la dà per certa. Sarà una giornata storica, a oltre 17 anni dalla posa della prima pietra del 2003 e sette mesi dopo la seconda marea più alta della storia, che con i suoi 187 centimetri ha messo in ginocchio la città. Proprio il dramma del 12 novembre scorso ha impresso un'accelerazione alla messa in funzione del **Mose**, con la nomina di Spitz e la decisione di essere pronti per fronteggiare - in emergenza, visto che l'opera non è ancora conclusa e collaudata - nuovi episodi critici nel prossimo autunno. I commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola hanno portato avanti il cablaggio dei compressori per dare più «sprint» alle paratoie e il 10 per la prima volta la laguna sarà isolata dal mare. Questo nonostante tra Spitz e Zincone da un lato e i commissari dall'altro resti alta la tensione. E l'ultimo «litigio» riguarda proprio la «cerimonia» del 10 luglio, che si svolgerà sull'isola artificiale in mezzo alla bocca di porto del Lido. Inizialmente infatti al Cvn era arrivato l'input di organizzare un evento con buffet, gazebo e transenne, che secondo i commissari sarebbe potuto costare fino a 70 mila euro, proprio in un periodo in cui le casse sono vuote per i contenziosi di cui sopra sui finanziamenti e si fa fatica a pagare le imprese e gli stipendi dei dipendenti. A quel punto Zincone aveva ipotizzato che l'evento fosse a carico del cerimoniale del Mit, salvo poi scrivere venerdì scorso una lettera al Cvn in cui sosteneva che l'evento potesse rientrare nelle attività di informazione al pubblico e visite ai cantieri previste per il concessionario, ponendo però un tetto di spesa di 45 mila euro, salvo «specifici accordi». E soprattutto affermando che il ministero aveva escluso l'ipotesi di un buffet, «con conseguente disponibilità esclusivamente di acqua minerale». Ieri il provveditore ha spiegato che a sostenere i costi saranno anche l'Esercito (che aveva pagato tutte le spese per la prima movimentazione di due barriere un mese fa a Chioggia) e lo stesso Provveditorato, mentre le transenne saranno fornite dalla Capitaneria di Porto. (a. zo.)



Navi, scontro a sinistra sull' alternativa «Martini sia chiaro sulle sue proposte»

E intanto, nel centrosinistra le liste in competizione elettorale litigano sulla locuzione «grandi navi fuori dalla laguna». Talmente ripetuta da rischiare il crollo del significato sotto il peso dell' enunciato troppo ripetuto. Che significa fuori dalla laguna? Dove, esattamente, dovrebbero andare navi merci e passeggeri? Secondo il candidato Pd Pier Paolo Baretta, in un **porto** off-shore collegato da binari e reti viarie alla terraferma. «Effeto seppia», ribatte il candidato della civica Tutta la Città Insieme Giovanni Andrea Martin, che accusa la coalizione dem di non dire chiaramente che nel frattempo le navi dovranno andare a Marghera: «La soluzione è quella di continuare così, devastando la laguna e la vita delle persone per 5, 10, 50 anni quando avremo ideato, progettato, costruito un **porto** d' altura perché qualsiasi soluzione provvisoria è consentita», stigmatizza. «Fuori le grandi navi dalla laguna. Ottimo, è anche il nostro programma - rintuzza Venezia Verde e Progressista, che sostiene Baretta - Ma detta così è un po' poco, per un candidato sindaco, Martin dovrebbe spiegare cosa intende esattamente per "fuori dalla laguna", come si raggiunge l' obiettivo, se da subito o con una transizione e con quali forze. Noi stiamo operando perché prima di decidere, entrino in comparazione tutti i progetti - rimarca VVeP - Il candidato Martini dica qual' è il suo per costruire un' alternativa». (mo.zi.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Merci, -10,5% al porto di Venezia

Persi 2 passeggeri su 3 nelle crociere

BrilloVENEZIA Sono due le "anime" del Porto di Venezia, la crocieristica e il trasporto merci. Entrambe colpite con forza differente dall'emergenza Coronavirus. Gli effetti delle misure restrittive introdotte dal governo per contenere la diffusione dell'epidemia hanno infatti prodotto una caduta dell'attività industriale e commerciale unica nella storia. Nei primi mesi del 2020 i porti hanno mantenuto l'operatività per quanto riguarda il settore merci, accusando inevitabilmente un calo dei volumi di traffico senza precedenti. Nel primo trimestre 2020 lo scalo di Venezia ha accusato una contrazione del 10,5% rispetto allo stesso periodo del 2019. Il servizio crocieristico invece è stato sospeso con decreto ministeriale: a Venezia il crollo è stato del 65,7%, solo 5.653 passeggeri nei primi tre mesi del 2020. Il settore merci è stato colpito con due mesi di ritardo rispetto al blocco cinese. Questo si deve ai 30 giorni di navigazione necessari dalla Cina, cui aggiungere un altro mese circa per la consegna in porto del materiale da spedire. A febbraio scatta l'emergenza ufficiale in Cina, mentre le ricadute veneziane arrivano quindi ad aprile. Ma Venezia sta già reagendo, meglio rispetto agli altri porti: nel primo semestre dell'anno le stime provvisorie parlano di un calo "solo" del 13,6%. «Veniamo da due anni record per i traffici a Venezia, il 2019 si è chiuso in leggera flessione a causa anche dei mancati dragaggi» spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino «Lo scorso anno ricordiamoci che è iniziata una recessione mondiale, poi la guerra Usa-Cina sui dazi. Se a questo aggiungiamo le dismissioni del carbone per rispettare l'Agenda dell'Onu contro l'inquinamento, ecco spiegato il calo». L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale gestisce i porti di Venezia e Chioggia. L'anno scorso quello di Venezia aveva movimentato quasi 25 milioni di tonnellate di merce (-6% rispetto al 2018). Particolarmente colpiti erano stati i settori delle rinfuse solide (-16,3%) e delle rinfuse liquide (-3,7%). Per quanto riguarda la movimentazione dei container, l'anno scorso erano stati gestiti oltre 593 mila Teu (-6,2% rispetto al 2018, anno record). In calo nel 2019 (-2,9%) anche il traffico RO-RO al terminal di Fusina. Lo scalo aveva risentito del rallentamento dell'industria nonché del mancato avvio (per nodi burocratici e normativi) degli interventi di dragaggio dei canali portuali (in particolare del Malamocco-Marghera), già previsti nel Piano Operativo Triennale 2018-2020. In controtendenza il settore passeggeri che nel 2019 era cresciuto dell'1,5%, raggiungendo oltre 1,8 milioni di persone, grazie alla ripresa del settore crocieristico (+2,5%). Nel 2019 il porto di Chioggia invece con oltre 1,3 milioni di tonnellate di merci, era aumentato del 29% rispetto al 2018, grazie al contributo delle merci varie e delle rinfuse solide. Ora Venezia guarda al futuro: «Chiunque faccia previsioni sul nostro settore a sei mesi o è un pazzo o mente sapendo di mentire» taglia corto Musolino «Abbiamo fatto partire recentemente i collegamenti saltati per motivi geopolitici con la Libia. Sta ripartendo molto bene anche il settore della manifattura ad alto contenuto tecnologico, che l'Italia produce e vende in tutto il mondo». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Guerra sul bilancio Città metropolitana e Regione disertano Musolino a rischio

Porto, commissariamento vicino per il «no» a Fusina

A. Zo.

VENEZIA Il destino del presidente dell' Autorità di sistema portuale di Venezia, **Pino Musolino**, è ormai appeso a un filo. Dopo aver bocciato il bilancio della seduta del comitato di gestione dell' ente dello scorso 18 giugno e aver «disertato» la nuova convocazione del 26, nemmeno questa mattina Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli - che nel board rappresentano rispettivamente Città metropolitana e Regione - si presenteranno. E per la legge portuale una delle tre condizioni per revocare il presidente e sciogliere il comitato, aprendo dunque la strada al commissariamento, è che «non siano approvati i bilanci entro il termine previsto dalla normativa vigente». Che è oggi, il 30 giugno. Da Roma nessuno si sbilancia su quello che succederà. Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli non si è espressa chiaramente, ma ha dato incarico alla Direzione di vigilanza sui porti di verificare che cosa stia accadendo, pur sottolineando che il collegio dei revisori dei conti - nominato anche dal Mit - aveva dato parere favorevole al bilancio. Contro il commissariamento si erano espressi il sottosegretario Salvatore Margiotta e buona parte della comunità portuale, ma non sembrano esserci altre strade, salvo una procedura ad hoc per «salvare» **Musolino**, che però a Roma non avrebbe più sponde (a nominarlo fu l' ex ministro Graziano Delrio), tanto che pochi già scommettevano su una sua riconferma. Il presidente, dal canto suo, poco ha fatto per cercare di ricucire con i «ribelli», avviando una campagna di insulti su Twitter, parlando di «accuse infondate», «giochini di palazzo», «livorosa contrarietà». Più di qualcuno ha interpretato l' opposizione di Giri e Campitelli come una manovra del sindaco Luigi Brugnaro e del governatore Luca Zaia contro **Musolino**, per accaparrarsene la poltrona. Anche ieri però Brugnaro ha smentito. «Abbiamo nominato dei rappresentanti tecnici con il compito di agire nella legalità - ha detto - non ci sono pressioni verso nessuno». I membri degli enti locali hanno spiegato più volte che il loro «no» deriva dalla contrarietà al riequilibrio del piano economico finanziario del terminal di Fusina - project financing nato negli anni di Giancarlo Galan e Piergiorgio Baita (Mantovani è tuttora la capofila) - che prevede 9 milioni e 10 anni in più ai privati, pur a fronte di una modifica importante che fa ricadere il rischio di scarsi traffici su di loro, a differenza di prima. **Musolino** si fa forte dei pareri di Dipe (ufficio tecnico di Palazzo Chigi), Avvocatura dello Stato e vari consulenti, ma Giri e Campitelli lo accusano di averli ottenuti solo dopo la prima firma del luglio 2018, effettuata senza coinvolgerli. Si contesta inoltre di non aver valutato ipotesi alternative come quella di rescindere il contratto perché i privati non avevano pagato per anni i canoni di concessione, né finito l' opera, realizzando solo due delle quattro banchine previste. «L' accordo ha comportato l' accettazione dell' inadempimento e il riconoscimento del valore delle opere asseritamente realizzate», hanno scritto i due ieri in una lettera di tre pagine, contestando anche il rischio di dover pagare 80 milioni alla società di gestione, essendo state collaudate opere per molto meno. «Siamo preoccupati per questa impasse - ha commentato Marino De Terlizzi (Fit-Cisl) - Ci sono ancora tante cose da fare a partire dallo scavo dei canali. Il Mit intervenga per il bene di porto e lavoratori».



Porto Venezia, il giorno del giudizio

«Oggi l'ultima chiamata per votare il bilancio: ma i 2 membri di Regione e Comune nel Consiglio di gestione deserteranno. La presidenza Musolino a rischio decadenza: saranno decisive le valutazioni del ministero sui 9 milioni per il terminal di Fusina»

LO SCANTO VENEZIA L'ultima chiamata per votare il bilancio del Porto è fissata per le 10 di stamane. Ma visti i precedenti - l'appuntamento di ieri per il Comitato di gestione convocato per il varo del consuntivo 2019 è stato puntualmente disertato dai rappresentanti di Regione e Città metropolitana - da oggi i vertici dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) rischiano di trovarsi fuori gioco. Così prevede la legge che ha riformato le **autorità** portuali italiane, qualora entro il 30 giugno non venga approvato il bilancio dell'anno precedente. Ma la legge, si fa notare dagli uffici veneziani dell' **Autorità**, è recente e non risultano precedenti ai quali rimettersi. Dalla parte del presidente in carica Pino Musolino, del resto, ci sono le dichiarazioni del sottosegretario alle Infrastrutture Salvatore Margiotta, che aveva escluso «che si possa anche solo pensare di commissariare un porto rilevante come Venezia, e un presidente che ha lavorato bene, per assurdi tatticismi politici». LA PALLA A ROMA Il destino del Porto veneziano, in realtà, pare legato agli approfondimenti che il ministero guidato da Paola De Micheli farà sulla correttezza dei rilievi sollevati da Maria Rosaria Campitello (Regione) e Fabrizio Giri (Città metropolitana) in merito ai fondi anticipati dall' **Autorità** alla Venice Ro Port Mos per il terminal traghetti di Fusina. Un'operazione nata sotto la gestione dell'ex presidente Paolo Costa nel 2008 sulla quale, secondo quanto riportato dal quotidiano on line ShippingItaly.it, ancora nel 2018 il Dipartimento per la programmazione economica aveva acceso un faro. L'ISTRUTTORIA Il ministero pochi giorni fa ha annunciato di avere «formalmente incaricato la competente Direzione ministeriale di procedere ad approfondimenti tecnici e amministrativi sulla correttezza dei rilievi formulati dai due componenti del comitato di gestione». Come dire che dall'esito dell'istruttoria dipenderà il futuro di Musolino. Quest'ultimo ieri ha evitato di rilasciare dichiarazioni in merito all'ennesima seduta rinviata. Motivi di opportunità, par di capire, dato che oggi è convocato l'ultimo Comitato di gestione. L'AUTODIFESA Per il presidente però parlano i tweet che negli ultimi giorni ha postato sul proprio profilo personale: «Quando uno pubblica tutto - ha scritto domenica Musolino - fornisce tutti i documenti pubblici anche ai giornalisti mentre altri non rispondono alle domande e si rendono introvabili, anche un bambino capisce dove sta la verità e il perché di certe tattiche». Il giorno prima, quando ShippingItaly.it ha ricostruito la querelle veneziana, Musolino aveva chiosato: «Ecco che inizia a spuntare la verità... Pef precedente disastroso, mia strenua lotta per salvare il salvabile, tutelando posti lavoro e interesse pubblico». Un'estrema difesa del proprio operato sulla quale pende ora il parere dei tecnici del ministero. A Roma guarda anche il Pd, principale sponsor dell'attuale presidente, scelto a suo tempo dal ministro Delrio: «Attendiamo gli approfondimenti del ministero - dichiara il deputato veneziano Nicola Pellicani - ma dico anche che è irresponsabile in questo momento lasciare il Porto di Venezia in balia delle onde». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ALBERTO FRANCESCONI



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Bilancio del Porto, terza fumata nera I due consiglieri dicono ancora «no»

Convocazione oggi alle 11, i delegati di Regione e Città metropolitana: le carte sono le stesse dell' altra volta, non cambia nulla

Alberto Vitucci Terza fumata nera. Alla vigilia dell' ultima convocazione per approvare il bilancio dell' Autorità portuale in tempo utile, i due componenti del Comitato di gestione che già avevano bocciato la manovra hanno detto ancora «no». Fabrizio Giri, rappresentante della Città metropolitana e Maria Rosaria Campitelli, manager del gruppo Caltagirone nominata dalla Regione, hanno scritto una lettera in cui ribadiscono la loro contrarietà. «Nulla è cambiato rispetto alla documentazione già presentata nelle convocazioni del 18 e del 26 giugno», scrivono «a parte una nota tecnica del dirigente Martino Conticelli. Dunque, il nostro parere resta contrario». La vicenda ormai è nota. I due componenti del Comitato, il cui voto è necessario per approvare la manovra di bilancio, hanno espresso la loro contrarietà all' operazione varata due anni fa dal presidente Musolino con l' accordo del 27 luglio 2018. Cioè il finanziamento di 9 milioni di euro alla società Ve. Ro port Mos sspa del gruppo Mantovani e la proroga di dieci anni della concessione per il progetto del terminal di Fusina. Non proprio una novità. Perché i medesimi due consiglieri avevano già fatto mettere a verbale, due anni fa, la loro assoluta contrarietà alla modifica di una concessione del project financing. Salvo scoprire che il presidente aveva firmato poche ore prima l' intesa con la società. Nuovo scontro l' anno scorso. Qui i due avevano deciso di astenersi non partecipando al voto. E il bilancio era stato approvato dal solo Musolino. Adesso il nuovo duello. Motivi politici, secondo il Pd e i sindacati del porto, per «cacciare Musolino» da parte di Zaia e Brugnaro. Ma i due consiglieri insistono: «Si tratta di un voto secondo coscienza, quell' operazione non si può fare». Respingono anche i chiarimenti avanzati dal presidente nelle ultime ore. «I pareri legali», dicono, «sono stati fatti tutti dopo la firma della nuova convenzione». Negano che il parere favorevole espresso dai revisori dei Conti possa cambiare qualcosa, come affermato da Musolino. «I revisori hanno approvato il bilancio dal punto di vista della regolarità formale», scrivono, «noi non possiamo limitarci a quell' aspetto, ma dobbiamo entrare nel merito». Alle 11 di stamattina la terza convocazione per il voto sul bilancio. Nell' ultimo giorno utile previsto dalla legge portuale che prevede all' articolo 7 la revoca del presidente e del Comitato da parte del ministro, quando la manovra non venisse approvata ne i termini, oltre che in presenza di disavanzo e di mancata approvazione del piano triennale. Adesso si aprono scenari imprevedibili. La nomina di un commissario o l' autorizzazione del ministero ad andare avanti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a newspaper page with a financial dashboard overlay. The newspaper title is 'VENEZIA' and the article headline is 'Bilancio del Porto, terza fumata nera I due consiglieri dicono ancora «no»'. The dashboard includes the following data points:

- 1,56 mln
- 20,7 ton
- 38%
- 5,41%
- 36,8%
- 88%

Below the dashboard, there is a small advertisement for 'Farmacia alla Santa Margherita' and a headline: «Confidiamo nelle mediazioni per evitare la paralisi».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il comitato rilancio del porto

«Confidiamo nelle mediazioni per evitare la paralisi»

«Confidiamo in un miracolo della politica per evitare la paralisi dei porti di Venezia e Chioggia». Le imprese degli scali lagunari stanno osservando con apprensione gli sviluppi delle beghe interne al comitato di gestione dell'**Autorità** di sistema che oggi si riunirà per votare il bilancio. Sullo sfondo compare l'ipotesi del commissariamento, ma non è l'unica possibile. «Sono in corso continue mediazioni», rivela Alfredo Calascibetta, presidente del comitato Rilancio del porto, «Attendiamo tutti a questo punto una soluzione positiva a questa pessima situazione e se la cosa dovesse esplodere, il problema andrà risolto direttamente dal ministero delle Infrastrutture. La giornata di domani (oggi ndr) sarà cruciale, ci auguriamo uno scossone da parte della politica locale per evitare spiacevoli sorprese. Un eventuale commissariamento sarebbe un disastro a tutto vantaggio di Trieste in un momento già drammatico per l'economia nazionale e per la sopravvivenza di Chioggia. È veramente una corsa contro il tempo. A noi interessa il porto e il nostro lavoro, i risvolti politici e i colori li lasciamo ad altri». --e.b.a.

VENEZIA

La speciale

Bilancio del Porto, terza fumata nera

I due consiglieri dicono ancora «no»

Da venerdì 10 giugno alle 11, i dirigenti di Regione CSD metropolitano e care sorse teste nel alla alla, con carta rula

1,56 mln
Il nuovo bilancio del Porto di Venezia, approvato dal Consiglio di Amministrazione, prevede un utile netto di 1,56 milioni di euro, contro un utile netto di 1,5 milioni di euro nel 2019.

20,7 ton
Il nuovo bilancio del Porto di Venezia, approvato dal Consiglio di Amministrazione, prevede un utile netto di 1,56 milioni di euro, contro un utile netto di 1,5 milioni di euro nel 2019.

38%
Il nuovo bilancio del Porto di Venezia, approvato dal Consiglio di Amministrazione, prevede un utile netto di 1,56 milioni di euro, contro un utile netto di 1,5 milioni di euro nel 2019.

5,41%
Il nuovo bilancio del Porto di Venezia, approvato dal Consiglio di Amministrazione, prevede un utile netto di 1,56 milioni di euro, contro un utile netto di 1,5 milioni di euro nel 2019.

36,8%
Il nuovo bilancio del Porto di Venezia, approvato dal Consiglio di Amministrazione, prevede un utile netto di 1,56 milioni di euro, contro un utile netto di 1,5 milioni di euro nel 2019.

88%
Il nuovo bilancio del Porto di Venezia, approvato dal Consiglio di Amministrazione, prevede un utile netto di 1,56 milioni di euro, contro un utile netto di 1,5 milioni di euro nel 2019.

«Confidiamo nelle mediazioni per evitare la paralisi»

Farmacia alla Santa Margherita
Dott. Giuseppe Costantini

«Aspirin» «Stivocid» «Ibuprofen»
«Paracetamolo» «Fosfato di Calcio»
«Aspirin» «Stivocid» «Ibuprofen»
«Paracetamolo» «Fosfato di Calcio»

Chioschetteria: 041/311133 Venezia
Tel. 041/32219712

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il presidente si dice sereno e difende la firma dell' accordo con l' azienda del gruppo Mantovani. Ma non potrà approvare il bilancio da solo e rischia

Ore decisive per Musolino I rischi della legge Delrio e l' ipotesi commissario «Non c' è automatismo»

GLI SCENARI Alberto Vitucci«La legge portuale prevede che il ministro nomini il commissario se il bilancio non è approvato nei termini. Ma non c' è automatismo. Io sono sereno. E fiducioso nell' istruttoria avviata dal ministero e da me stesso sollecitata. Abbiamo fatto tutto regolarmente».

Pino Musolino, presidente dell' Autorità portuale dal 2017, vive giorni difficili. È stato il primo nominato con il nuovo sistema inventato dall' ex ministro Delrio. Un presidente e due rappresentanti per Comune e Regione. Niente più comitati da trenta persone. Ma il rischio opposto. Due consiglieri, se vogliono, possono mettere alle strette il presidente e portarlo alle dimissioni. È quanto prevede senza mezzi termini l' articolo 7 della legge portuale scritta da Delrio. Su cui adesso in tanti vorrebbero vedere qualche correttivo.

Musolino è in vacanza con la famiglia. Rientrerà stamattina e proverà a disinnescare la bomba a tempo che gli è stata piazzata nell' ufficio. «Ma perché insistere con il finanziamento e il prolungamento della concessione - vietato dalla legge - alla società del gruppo Mantovani? «Perché è giusto, ce lo hanno detto anche la Procura e l' Anac», dice, «in caso contrario ci avrebbero fatto causa».

Ma che succederà adesso? Le possibilità a questo punto non sono molte. Il presidente non può approvare il bilancio da solo. Lo scorso anno era successo - sempre per dubbi e contestazioni sull' affare Mantovani. Ma allora i due "ribelli" si erano astenuti. Stavolta hanno votato contro, oggi hanno annunciato che non si presenteranno. L' Autorità portuale allora resta senza bilancio, con tutte le conseguenze del caso. Ma anche qui **Musolino** si dice "fiducioso". Il bilancio, ha sostenuto nell' ultima riunione con i suoi, lo hanno approvato i Revisori. Dunque può andare avanti. Un braccio di ferro destinato a durare. Secondo i fedelissimi di **Pino**, si tratta di una manovra per delegittimarlo o comunque bloccare la riconferma nella primavera del 2021. Secondo gli avversari c' è il "buco nero", quello dei finanziamenti a Mantovani. Sette milioni più altri due. E la proroga di 10 anni del project. Una storia lunga, nata quando il giovane **Musolino** era ancora in giro per il mondo a fare l' avvocato delle grandi compagnie e l' esperto di portualità. La convenzione con la società del gruppo Mantovani nasce nel 2009, primo atto del presidente Paolo Costa, ex ministro ed ex sindaco succeduto a Giancarlo Zacchello. Ma solo tre anni dopo, nel 2012, l' accordo mostra già le prime crepe, e viene modificato. Nel 2016 la seconda richiesta di modifica a vantaggio della società, stavolta respinta da Costa. Nel 2018 il nuovo accordo. «Era occasione per rimediare», dicono al Porto. Ma su questo le opinioni sono contrastanti. Vero è d' altra parte che la legge Delrio comincia adesso a far tremare proprio i presidenti nominati dall' ex ministro, anche lui del Pd come l' attuale Paola De Micheli. Sull' ipotesi del commissariamento dovrà nelle prossime ore pronunciarsi proprio la De Micheli. Attesa in laguna il prossimo 10 luglio per la prova generale del Mose. Il suo Capo di Gabinetto e due sottosegretari si sono pronunciati contro il commissariamento. E adesso l' eventualità è all' esame degli uffici legali. C' è anche un' ultima ipotesi, non scartata dagli esperti di cose portuali. Bilancio non approvato, Autorità portuale commissariata come previsto dall' articolo



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

7. E nomina contestuale del commissario nella persona dello stesso **Pino Musolino**. Oggi sapremo. «Io sono tranquillissimo», sorride il presidente, «forse chi ha ordito tutta questa storia si aspetta che me ne vada. Ma non è detto». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la richiesta

Il caso in Consiglio Comunale «Presto un' audizione urgente»

Il dem Pellicani ha proposto una seduta straordinaria di ottava e decima commissione «Irresponsabile lasciare il Porto e i lavoratori in balia delle onde»

«Abbiamo chiesto una audizione urgente di **Musolino**, Giri e Campitelli in Consiglio comunale». Il deputato Nicola Pellicani, consigliere comunale Pd a Venezia, ha ufficialmente chiesto con i colleghi alla presidenza della ottava commissione di discutere della bocciatura, il 18 giugno, del bilancio consuntivo dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Settentrionale, da parte del Comitato di Gestione Ente portuale, in una seduta straordinaria, anche congiunta con la X convocando i protagonisti della querelle che rischia di paralizzare il Porto. Nella lettera si chiede siano sentiti sia il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino Musolino**, che la rappresentante della Regione Veneto Maria Rosaria Campitelli e il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia Fabrizio Giri. I due consiglieri che contro il bilancio hanno votato contro. «Aspettiamo anche gli approfondimenti del Ministero per valutare nel merito la vicenda del terminal di Fusina che, come è già emerso, ha preso il via nel 2010», spiega Pellicani. «È comunque irresponsabile in un momento di grave responsabilità che sta attraversando Venezia, lasciare il Porto in balia delle onde, dove sono occupati centinaia di lavoratori. In questo momento bisogna garantire massimo sostegno alle attività portuali. Anche il Movimento cinque stelle con Erika Baldin segue con apprensione la vicenda veneziana. «Se anche oggi verrà ufficializzata la mancata presenza dei due componenti di Regione e Città Metropolitana l' atto, da tecnico che poteva essere in prima battuta, si trasforma in politico», dice la consigliera regionale. «Sarà la conferma di una dichiarazione di guerra nei confronti del presidente **Musolino** che si era già intravista nelle scorse settimane. Commissariamento o meno, su cui si vedrà». Per la consigliera cinque stelle ci sono assonanze col caso Vallone Moranzani: «Sembra di leggere una manovra a tenaglia del duo Brugnaro-Zaia, elencati in puro ordine alfabetico, per controllare la spina dorsale economica e produttiva della città. Unità di intenti o pure coincidenze? Lo diranno le prossime settimane», ci spiega. Nessuno si sbilancia in queste ore: la ministra delle Infrastrutture e Trasporti De Micheli ha annunciato verifiche sul caso veneziano ma ha fatto intendere che un commissariamento del Porto non pare essere all' ordine del giorno. Il commissariamento, secondo decreto legge, si porta dietro lo scioglimento del comitato di gestione. E può avvenire se il piano operativo triennale non è approvato nei termini; se il conto consuntivo evidenzia un disavanzo se non siano approvati i bilanci entro il termine previsto dalla normativa vigente. Il caso di Venezia è di quelli complicati: il bilancio consultivo, non votato, è in attivo. E i revisori dei conti di due ministeri, Mit e Mef, quel bilancio lo hanno valutato positivamente. --MITIA CHIARIN© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Venezia, non si ricuce lo strappo- Comitato di Gestione disertato da Regione e Città Metropolitana

29 Jun, 2020 VENEZIA - La bocciatura del Bilancio consuntivo 2019 dell' Autorità portuale di Venezia, respinto in Comitato di Gestione dal voto contrario di Regione e Città Metropolitana è uno strappo che non accenna a ricucirsi. Anche alla terza convocazione del Comitato per votare il Bilancio dell' Ente , riunione indetta dall' Autorità per domani ore 10,00 - i due rappresentanti di Regione e Città Metropolitana fanno sapere che non saranno presenti. Sulle conseguenze e i risvolti della vicenda era ampiamente intervenuto il presidente dell' Authority, **Pino Musolino**, venerdì scorso al Sicily Shipping Days. " Un identico messaggio " - fa sapere in una nota l' AdSP con cui i membri rappresentanti di Città Metropolitana di Venezia e la Regione del Veneto hanno comunicato la loro ' indisponibilità a poter partecipare' . " Gli altri membri del Comitato si riuniranno comunque domani in ottemperanza al regolamento che disciplina lo svolgimento del Comitato di Gestione dell' AdSP MAS". L' ordine del giorno della seduta prevede la votazione sui seguenti punti - spiega l' Authority: " Variazione ai residui attivi e passivi dell' esercizio finanziario 2019 (delibera, ai sensi dell' art. 9, comma 5 lett. c).

Approvazione del Rendiconto generale per l' esercizio finanziario 2019 (delibera ai sensi dell' art. 9, comma 5 lett. c).
A integrazione della documentazione già prodotta, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia, aveva messo a disposizione dei membri del Comitato, già a partire dal 25 giugno 2020, una precisa nota tecnica in risposta al parere depositato dai membri della Città Metropolitana di Venezia e della Regione del Veneto al termine della seduta del Comitato di gestione del 18 giugno 2020 ".



PORTO DI VENEZIA, I COMPONENTI DI CITTA' METROPOLITANA E REGIONE DISERTANO ANCHE LA TERZA CONVOCAZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE

Venezia 29 giugno 2020 Era stata convocata con urgenza domani alle ore 10:00 la seduta del Comitato di Gestione per votare il Bilancio 2019 dell'Ente ma i membri rappresentanti la Città Metropolitana di Venezia e la Regione del Veneto hanno già comunicato oggi con identico messaggio la loro 'indisponibilità a poter partecipare'. L'ordine del giorno della seduta prevede la votazione sui seguenti punti: Variazione ai residui attivi e passivi dell'esercizio finanziario 2019 (delibera, ai sensi dell'art. 9, comma 5 lett. c). Approvazione del Rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2019 (delibera ai sensi dell'art. 9, comma 5 lett. c). A integrazione della documentazione già prodotta, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia, aveva messo a disposizione dei membri del Comitato, già a partire dal 25 giugno 2020, una precisa nota tecnica in risposta al parere depositato dai membri della Città Metropolitana di Venezia e della Regione del Veneto al termine della seduta del Comitato di gestione del 18 giugno 2020. Gli altri membri del Comitato si riuniranno comunque domani in ottemperanza al regolamento che disciplina lo svolgimento del Comitato di gestione dell'AdSP MAS.



Informazioni Marittime

Venezia

Porto di Venezia, salta anche il terzo Comitato di gestione

La seduta si terrà comunque martedì, ma senza Regione e Città metropolitana, che il 18 giugno hanno bocciato il bilancio 2019 dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale

Era stata convocata con urgenza domani, martedì mattina, la seduta del Comitato di gestione per votare il bilancio 2019 dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale, ma i membri rappresentanti la Città metropolitana di Venezia e la Regione del Veneto hanno già comunicato, con identico messaggio per la seconda seduta, della loro «indisponibilità a poter partecipare». Circa due settimane fa, il 18 giugno, la Città e la Regione hanno bocciato il bilancio 2019 . Le motivazioni non sono state esplicitate ma gli operatori sono certi che si è trattata di una mossa politica per sfiduciare il presidente dell' authority, **Pino Musolino**. La seduta del Comitato si terrà comunque ma senza Regione e Comune. Quindi, non si potrà approvare sostanzialmente nulla. L' ordine di questa terza seduta prevedeva la votazione della variazione ai residui attivi e passivi dell' esercizio finanziario 2019 e l' approvazione del rendiconto generale per l' esercizio finanziario 2019. A integrazione documentale, l' Autorità di sistema portuale dei porti di Venezia e Chioggia aveva inviato ai membri del Comitato una nota tecnica in risposta al parere depositato dai membri della Città Metropolitana di Venezia e della Regione del Veneto.



Venezia: assenze annunciate al Comitato

Dai rappresentanti di Città Metropolitana di Venezia e Regione

Redazione

VENEZIA Assenze annunciate al Comitato di gestione convocato con urgenza per domani, martedì 30 Giugno, alle ore 10, per votare il Bilancio 2019 dell'Ente. I membri rappresentanti la Città Metropolitana di Venezia e la Regione del Veneto hanno già comunicato oggi con identico messaggio la loro indisponibilità a poter partecipare, fa sapere l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale. L'ordine del giorno della seduta prevede la votazione sui seguenti punti: variazione ai residui attivi e passivi dell'esercizio finanziario 2019 (delibera, ai sensi dell'art. 9, comma 5 lett. c) ed approvazione del Rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2019 (delibera ai sensi dell'art. 9, comma 5 lett. c). A integrazione della documentazione già prodotta, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, che come noto gestisce gli scali di Venezia e Chioggia, aveva messo a disposizione dei membri del Comitato, già a partire dal 25 Giugno 2020, una precisa nota tecnica in risposta al parere depositato dai membri della Città Metropolitana di Venezia e della Regione del Veneto al termine della seduta del Comitato di gestione del 18 Giugno 2020. Nonostante le assenze già annunciate, gli altri membri del Comitato si riuniranno comunque domani in ottemperanza al regolamento che disciplina lo svolgimento del Comitato di gestione dell'AdSp MAS.



Porto di Venezia, fallita per la terza volta la convocazione del Comitato di Gestione

Venezia 29 giugno 2020 - Era stata convocata con urgenza domani alle ore 10:00 la seduta del Comitato di Gestione per votare il Bilancio 2019 dell' Ente ma i membri rappresentanti la Città Metropolitana di **Venezia** e la Regione del Veneto hanno già comunicato oggi con identico messaggio la loro "indisponibilità a poter partecipare". L' ordine del giorno della seduta prevede la votazione sui seguenti punti: Variazione ai residui attivi e passivi dell' esercizio finanziario 2019 (delibera, ai sensi dell' art. 9, comma 5 lett. c). Approvazione del Rendiconto generale per l' esercizio finanziario 2019 (delibera ai sensi dell' art. 9, comma 5 lett. c). A integrazione della documentazione già prodotta, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale - Porti di **Venezia** e Chioggia, aveva messo a disposizione dei membri del Comitato, già a partire dal 25 giugno 2020, una precisa nota tecnica in risposta al parere depositato dai membri della Città Metropolitana di **Venezia** e della Regione del Veneto al termine della seduta del Comitato di gestione del 18 giugno 2020. Gli altri membri del Comitato si riuniranno comunque domani in ottemperanza al regolamento che disciplina lo svolgimento del Comitato di gestione dell' AdSP MAS.



Ship Mag

Venezia

Porto di Venezia, bilancio al palo. Regione e Comune: "Domani non lo voteremo". Ora la palla passa al MIT

Venezia - Era stata convocata con urgenza domani, alle ore 10, la seduta del Comitato di Gestione per votare il Bilancio 2019 dei porti di **Venezia**-Chioggia, ma i membri rappresentanti la Città Metropolitana di **Venezia** (Fabrizio Giri) e la Regione del Veneto (Maria Rosaria Campitelli) hanno già comunicato oggi con identico messaggio la loro 'indisponibilità a poter partecipare'. Gli altri membri del Comitato si riuniranno comunque domani in ottemperanza al regolamento che disciplina lo svolgimento del Comitato di gestione l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale (AdSP MAS). Aspetteranno 20 minuti, come accaduto nella precedente seduta di venerdì scorso. In assenza del numero legale, anche questo incontro sarà invalidato. A questo punto, vista la singolarità della situazione, il contenzioso passa nelle mani del MIT il quale, insieme a quello del MEF, hanno peraltro già visionato il bilancio dei porti di **Venezia**-Chioggia, giudicandolo positivamente. L'ordine del giorno della seduta prevede la votazione sui seguenti punti: variazione ai residui attivi e passivi dell' esercizio finanziario 2019 (delibera, ai sensi dell' art. 9, comma 5 lett. c); approvazione del Rendiconto generale per l' esercizio finanziario 2019 (delibera ai sensi dell' art. 9, comma 5 lett. c). A integrazione della documentazione già prodotta, l' AdSP MAS - porti di **Venezia** e Chioggia, aveva messo a disposizione dei membri del Comitato, già a partire dal 25 giugno 2020, una precisa nota tecnica in risposta al parere depositato dai membri della Città Metropolitana di **Venezia** e della Regione del Veneto al termine della seduta del Comitato di gestione del 18 giugno 2020.



Porto di Venezia, bilancio al palo. Regione e Comune: "Domani non lo voteremo". Ora la palla passa al MIT

29 GIUGNO 2020 - Italia



Venezia - Era stata convocata con urgenza domani, alle ore 10, la seduta del Comitato di Gestione per votare il Bilancio 2019 dei porti di Venezia-Chioggia, ma i membri rappresentanti la Città Metropolitana di Venezia (Fabrizio Giri) e la Regione del Veneto (Maria Rosaria Campitelli) hanno già comunicato oggi con identico messaggio la loro "indisponibilità a poter partecipare".

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana

Venezia Today

Venezia

Comitato per il voto al bilancio del porto di martedì 30, disertato

Giri e Campitelli di Città Metropolitana e Regione hanno già avvisato oggi, 29 giugno, «con identico messaggio la loro indisponibilità a poter partecipare»

Era stata convocata con urgenza domani alle 10 la seduta del comitato di gestione per votare il bilancio 2019 del porto, ma i membri rappresentanti la Città Metropolitana di Venezia e la Regione del Veneto, Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli rispettivamente, hanno comunicato oggi, lunedì 29 giugno, con identico messaggio, la loro indisponibilità a poter partecipare. Ne dà notizia L'Autorità di sistema portuale. L'ordine del giorno della seduta prevede la votazione sui seguenti punti: variazione ai residui attivi e passivi dell'esercizio finanziario 2019 e approvazione del rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2019. T A integrazione della documentazione già prodotta, il porto aveva messo a disposizione dei membri del Comitato, già a partire dal 25 giugno, una precisa nota tecnica in risposta al parere depositato dai membri della Città Metropolitana di Venezia e della Regione del Veneto al termine della seduta del Comitato di gestione del 18 giugno 2020. Gli altri membri del comitato si riuniranno comunque domani, martedì 30 giugno, in ottemperanza al regolamento che disciplina lo svolgimento del comitato dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale.

The screenshot shows a news article on the 'VENEZIA TODAY' website. The main headline is 'Comitato per il voto al bilancio del porto di martedì 30, disertato'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Giri e Campitelli di Città Metropolitana e Regione hanno già avvisato oggi, 29 giugno, «con identico messaggio la loro indisponibilità a poter partecipare»'. The article text begins with 'Era stata convocata con urgenza domani alle 10 la seduta del comitato di gestione per votare il bilancio 2019 del porto...'. To the right of the main text, there is a sidebar with 'I più letti di oggi' and a list of other articles. At the bottom of the article, there are sections for 'In evidenza' and 'Potrebbe interessarti'.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il bilancio degli ultimi dodici mesi negli scali di Savona e Vado Nel comparto rinfuse solide un calo generale del 54,26 per cento

Traffici portuali, crollo del 13 % tengono container e petroliferi

Le disastrose ripercussioni del lockdown si riflettono sui traffici portuali. Il bilancio progressivo al mese di maggio 2020 ha evidenziato un calo generale, rispetto allo stesso mese dello scorso anno, di quasi il 13% delle merci transitate, in entrata o in uscita, negli scali di Savona e Vado. In totale il traffico merci ha fatto registrare 5.520.514 tonnellate (di cui 4.394.478 in entrata e 1.126.036 in uscita), mentre al maggio 2019 erano state 6.337.383. La differenza di 816.869 tonnellate in meno equivale a un calo del 12,89%. La diminuzione dei traffici nel periodo di lockdown, da febbraio a maggio, riguarda quasi tutti i settori merceologici, con alcune eccezioni. Le rinfuse liquide hanno visto un incremento di 50.614 tonnellate, pari all' 1,99% (da 2.540.393 tonnellate a maggio 2019 a 2.591.006 al mese scorso). Mentre il petrolio greggio È diminuito del 4,46% con 2.289.039 tonnellate, È raddoppiato il transito di prodotti raffinati, che però vale "solo" 265.201 tonnellate. Sono andati bene i trasporti di minerali, ma anche in questo caso si tratta di quantità relativamente contenute: da 38.306 a 44.714 tonnellate, ossia +16,73%. Il comparto delle rinfuse solide ha invece subito un calo generale del 54,26%, ossia da 1.456.146 a 666.087 tonnellate. Nel dettaglio sono dimezzati i cereali (da 268.811 a 134.628) e sono calati i carboni (da 365.680 a 270.793 tonnellate). Al maggio 2019 le tonnellate di merce trattate via container erano state 213.453, il mese scorso sono balzate a 317.388 (+189,24%), però bisogna tener conto che l' anno scorso non era ancora entrata in funzione la piattaforma di Apm Terminals. Calcolando i teu (l' unità di misura che equivale a un container da 20 piedi di lunghezza), il **porto** È passato dai 23.525 del maggio 2019 ai 59.907 del mese scorso. Il dato influisce relativamente sul totale dei traffici di merci varie, che sono calati del 3,31% (da 2.340.845 tonnellate dello scorso anno a 2.263.421 a maggio 2020). Anche i carichi di rotabili (veicoli) sono scesi del 22,18%, da 1.759.716 a 1.369.340 tonnellate. Profondo rosso, com' era previsto, nel comparto passeggeri. Il lockdown ha bloccato sia le crociere sia i traghetti. Il quadrimestre ha visto passare da Savona solo 83.201 passeggeri, contro i 275.283 registrati nello stesso periodo del 2019, con un calo del 69,78% e 192.082 viaggiatori in meno. Gli ultimi sono stati quelli della "Costa Luminosa", sbarcati a marzo. I traghetti hanno portato 6.939 persone, contro le 36.999 a maggio del 2019, con una riduzione del 20,16%. Per quanto riguarda le crociere, il maggiore operatore su Savona ha in previsione di ripartire solo ad agosto con "Costa Deliziosa", seguiranno "Costa Smeralda" a settembre e "Costa Diadema" a ottobre. Il terminal di Corsica Sardinia Ferries a Vado-Bergeggi ha invece già ripreso l' attività con i primi viaggi per Bastia. G. V.



Il Nautilus

Savona, Vado

Porti del Mar Ligure Occidentale: dati di traffico: maggio molto negativo

Maggio molto negativo per le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti del Mar Ligure Occidentale Nonostante la graduale riapertura delle attività produttive e l' allentamento delle misure restrittive alla mobilità delle persone, nel corso dell' ultimo mese gli effetti dell' emergenza Covid-19 si sono manifestati sostanzialmente con la stessa intensità del mese di aprile. Il traffico commerciale ha chiuso a 3.996.561 tonnellate, pari al -28,7% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale dato, rispetto al precedente mese, vede modificarsi il grado di coinvolgimento delle diverse tipologie di traffico. I container registrano una perdita del 26,0%, molto più significativa rispetto al dato di aprile (-12,9%). Di converso il traffico convenzionale contiene i danni (-30,4% contro -44,0%), e altrettanto accade per le rinfuse liquide che chiudono a -26,6% rispetto a -45%. In un quadro generale sempre estremamente negativo si possono leggere dinamiche che dipendono dall' andamento globale dell' epidemia che, mentre rallenta il suo andamento in Italia, continua ancora a produrre effetti intensi a livello globale. Per quanto riguarda il settore dei passeggeri anche maggio rappresenta un mese di fermo globale delle attività, sia per il settore traghetti, che ora sta lentamente riprendendo i propri servizi, sia per le crociere che risultano ancora al palo. Traffico containerizzato Il mese appena trascorso fa segnare un risultato storico in termini negativi nel settore: la perdita complessiva si è assestata a -26,0%, pari -62.096 TEU in termini assoluti. Nel progressivo del 2020 il sistema registra una perdita pari a -7,0% per un totale di 77.556 TEU. In altri termini il solo mese di maggio contribuisce al risultato negativo del sistema nel corso dell' anno per circa l' 80%. Mentre nei mesi precedenti, nella dinamica fra esportazioni e importazioni, era possibile intravedere delle relazioni fra le chiusure nei vari Paesi, a maggio i flussi di merce in entrambe le direzioni hanno subito pesanti impatti, a dimostrazione della dimensione globale dell' epidemia e della crisi economica che ne sta scaturendo. In termini di container pieni, che maggiormente rappresentano il legame fra trasporto marittimo e attività produttive, le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (-20,1%), mentre le importazioni subiscono una brusca battuta d' arresto, molto più significativa rispetto al mese precedente (-30,8% contro -12,9%). La diffusa depressione delle movimentazioni produce effetti sull' intero ciclo logistico e, pertanto, pesa in maniera ancora più marcata sulla movimentazione dei vuoti, che ha registrato a maggio il -30,4%. Merce convenzionale e rotabile Per quello che riguarda la merce convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, nel mese di maggio il Sistema Portuale registra un ulteriore pesante crollo (-30,4%) chiudendo il mese appena sopra le 930.000 tonnellate movimentate. Questo risultato, seppur negativo, mostra un miglioramento rispetto alla performance registrata nel mese di aprile (-44,0%). I risultati dell' ultimo trimestre hanno totalmente vanificato la buona performance registrata nei primi due mesi dell' anno, portando il risultato dei primi 5 mesi del 2020 ad una netta decrescita (-20,3%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Il traffico rotabile, parte preponderante del comparto, è stato pesantemente penalizzato dalla riduzione dei servizi di navi Ro-Ro e Ro-Pax a seguito delle misure restrittive dovute al COVID - 19. Nel porto di Genova, esso ha registrato un calo del 25,4% durante il mese di maggio 2020, più contenuto di quello registrato ad aprile (-40,0%). La performance progressiva dei primi mesi del 2020 si è chiusa con un calo del 16,8% rispetto al 2019. Per quanto riguarda i risultati registratisi negli scali di Savona e Vado Ligure, il calo è stato del 37,0% con una perdita di circa 390.000 tonnellate (-22,2%) nel corso dei primi cinque mesi dell' anno. Anche l' andamento dei traffici



specializzati mostra un trend negativo, ma con alcune differenze tra i vari scali del Sistema. In particolare, il



Il Nautilus

Savona, Vado

porto di Genova dimezza (-48,8%) la performance registrata nel maggio dello scorso anno chiudendo il mese poco sopra le 35.000 tonnellate, mentre il progressivo dei primi cinque mesi dell' anno raggiunge le 167.000 tonnellate, pari ad un calo pari a -33,3% rispetto al 2019. Il risultato è prevalentemente dovuto a una flessione nel settore dei traffici metalliferi. Per Genova i traffici forestali e di cellulosa registrano un' ottima performance raddoppiando i risultati dello stesso periodo del 2019. Il risultato straordinario delle merci forestali è prevalentemente dovuto all' avanzamento dei lavori di ristrutturazione del magazzino a disposizione del terminal che ha ampliato le aree a disposizione per lo stoccaggio della merce. I porti di **Savona** e Vado Ligure registrano un calo decisamente più contenuto durante il mese di maggio (-1,8%), ma permane una performance decisamente negativa nel progressivo dei primi 5 mesi del 2020, che chiudono con un pesante calo (-24,7%). Anche per lo scalo savonese, il calo è prevalentemente imputabile alla performance negativa dei prodotti metallici (-59,6%) che soffrono particolarmente il fermo del settore industriale, soprattutto automobilistico, dovuto alle misure restrittive imposte nel periodo. Rinfuse liquide A maggio 2020 si rileva un forte calo nelle rinfuse liquide, dovuto sia al calo degli olii minerali (-26,6%) sia a quello delle altre rinfuse liquide (-11,2%). Anche in questo caso, il fermo di buona parte delle attività produttive e dei trasporti ha pesantemente ridotto la domanda di approvvigionamento di questi prodotti. Gli olii minerali, nonostante i prezzi della materia prima storicamente ai minimi da decenni, continuano con volumi in calo chiudendo i primi 5 mesi del 2020 con un decremento (-17,8%) di oltre 1,5 milioni di tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019. Il settore degli olii vegetali e delle rinfuse alimentari risulta tra i pochi a mostrare una performance decisamente positiva. Il mese di maggio ha visto volumi più che raddoppiati rispetto a quelli dell' anno precedente (153%), contribuendo a chiudere i primi cinque mesi del 2020 con un incremento del 18,7%. Questo trend è ormai consolidato da alcuni anni grazie all' aumento dell' import di olii vegetali alimentari, oltre che industriali da utilizzare nella produzione di biodiesel. Per questo negli ultimi 5 anni, questa merceologia ha registrato un aumento di circa il 55%. Rinfuse solide Il settore delle rinfuse solide non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante il mese di aprile (-50,6%) ed ha mostrato un risultato anche peggiore durante quello di maggio (-57,8%). Il risultato dei primi 5 mesi dell' anno è caratterizzato da numeri decisamente negativi. I volumi complessivi del Sistema Portuale hanno registrato un calo di oltre 870.000 tonnellate, pari a circa il 50% dei volumi registrati nello stesso periodo del 2019. Funzione industriale Anche a maggio 2020 il comparto industriale continua con il trend negativo che risulta ancora più acuito dal calo generalizzato della domanda da parte del settore industriale. Nel mese si registra un calo del 48,9% che porta la performance dei primi cinque mesi del 2020 ad un -35,2%. Questo trend è attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato dell' acciaio in Italia ed in parte alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal che prevede una riduzione del livello di produzione nell' impianto di Taranto. Traffico passeggeri La crisi che aveva in precedenza caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema ha registrato un ulteriore shock a maggio, con una contrazione del 97,2% rispetto allo stesso mese del 2019, portando a -69,8% la variazione del cumulato. Nello specifico, a causa del prolungato stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico ha segnato un -100% rispetto a maggio 2019, riportando una flessione del 74,6% nel progressivo, con 492.574 passeggeri in meno rispetto ai primi cinque mesi del 2019. Per quanto riguarda il traffico passeggeri da navi traghetto, limitato a pochi servizi, si è registrato un calo del 91,8%, inferiore rispetto al mese scorso (-96,4%), con soli 9.338 passeggeri (+5.613 rispetto ad aprile 2020), indice di una, seppur lenta, ripresa del settore. Dati di traffico Ports of Genoa - maggio 2020 Dati di traffico **porto** di Genova e Pra' - maggio 2020 Dati di traffico **porto** di **Savona** e Vado Ligure - maggio 2020

Informatore Navale

Savona, Vado

Maggio molto negativo per le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti del Mar Ligure Occidentale

29 Giugno 2020 - Nonostante la graduale riapertura delle attività produttive e l'allentamento delle misure restrittive alla mobilità delle persone, nel corso dell'ultimo mese gli effetti dell'emergenza Covid-19 si sono manifestati sostanzialmente con la stessa intensità del mese di aprile. Il traffico commerciale ha chiuso a 3.996.561 tonnellate, pari al -28,7% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale dato, rispetto al precedente mese, vede modificarsi il grado di coinvolgimento delle diverse tipologie di traffico. I container registrano una perdita del 26,0%, molto più significativa rispetto al dato di aprile (-12,9%). Di converso il traffico convenzionale contiene i danni (-30,4% contro -44,0%), e altrettanto accade per le rinfuse liquide che chiudono a -26,6% rispetto a -45%. In un quadro generale sempre estremamente negativo si possono leggere dinamiche che dipendono dall'andamento globale dell'epidemia che, mentre rallenta il suo andamento in Italia, continua ancora a produrre effetti intensi a livello globale. Per quanto riguarda il settore dei passeggeri anche maggio rappresenta un mese di fermo globale delle attività, sia per il settore traghetti, che ora sta lentamente riprendendo i propri servizi, sia per le crociere che risultano ancora al palo. Traffico containerizzato Il mese appena trascorso fa segnare un risultato storico in termini negativi nel settore: la perdita complessiva si è assestata a -26,0%, pari -62.096 TEU in termini assoluti. Nel progressivo del 2020 il sistema registra una perdita pari a -7,0% per un totale di 77.556 TEU. In altri termini il solo mese di maggio contribuisce al risultato negativo del sistema nel corso dell'anno per circa l'80%. Mentre nei mesi precedenti, nella dinamica fra esportazioni e importazioni, era possibile intravedere delle relazioni fra le chiusure nei vari Paesi, a maggio i flussi di merce in entrambe le direzioni hanno subito pesanti impatti, a dimostrazione della dimensione globale dell'emergenza e della crisi economica che ne sta scaturendo. In termini di container pieni, che maggiormente rappresentano il legame fra trasporto marittimo e attività produttive, le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (-20,1%), mentre le importazioni subiscono una brusca battuta d'arresto, molto più significativa rispetto al mese precedente (-30,8% contro -12,9%). La diffusa depressione delle movimentazioni produce effetti sull'intero ciclo logistico e, pertanto, pesa in maniera ancora più marcata sulla movimentazione dei vuoti, che ha registrato a maggio il -30,4%. Merce convenzionale e rotabile Per quello che riguarda la merce convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, nel mese di maggio il Sistema Portuale registra un ulteriore pesante crollo (-30,4%) chiudendo il mese appena sopra le 930.000 tonnellate movimentate. Questo risultato, seppur negativo, mostra un miglioramento rispetto alla performance registrata nel mese di aprile (-44,0%). I risultati dell'ultimo trimestre hanno totalmente vanificato la buona performance registrata nei primi due mesi dell'anno, portando il risultato dei primi 5 mesi del 2020 ad una netta decrescita (-20,3%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Il traffico rotabile, parte preponderante del comparto, è stato pesantemente penalizzato dalla riduzione dei servizi di navi Ro-Ro e Ro-Pax a seguito delle misure restrittive dovute al COVID-19. Nel porto di Genova, esso ha registrato un calo del 25,4% durante il mese di maggio 2020, più contenuto di quello registrato ad aprile (-40,0%). La performance progressiva dei primi mesi del 2020 si è chiusa con un calo del 16,8% rispetto al 2019. Per quanto riguarda i risultati registratisi negli scali di Savona e Vado Ligure, il calo è stato del 37,0% con una perdita di circa 390.000 tonnellate (-22,2%) nel corso dei primi cinque mesi dell'anno.



Anche l' andamento dei traffici specializzati mostra un trend negativo , ma con alcune differenze tra i vari scali del Sistema. In particolare, il porto di Genova dimezza (-48,8%) la performance



Informatore Navale

Savona, Vado

registrata nel maggio dello scorso anno chiudendo il mese poco sopra le 35.000 tonnellate, mentre il progressivo dei primi cinque mesi dell' anno raggiunge le 167.000 tonnellate, pari ad un calo pari a -33,3% rispetto al 2019. Il risultato è prevalentemente dovuto a una flessione nel settore dei traffici metalliferi . Per Genova i traffici forestali e di cellulosa registrano un' ottima performance raddoppiando i risultati dello stesso periodo del 2019. Il risultato straordinario delle merci forestali è prevalentemente dovuto all' avanzamento dei lavori di ristrutturazione del magazzino a disposizione del terminal che ha ampliato le aree a disposizione per lo stoccaggio della merce. I porti di **Savona** e Vado Ligure registrano un calo decisamente più contenuto durante il mese di maggio (-1,8%), ma permane una performance decisamente negativa nel progressivo dei primi 5 mesi del 2020, che chiudono con un pesante calo (-24,7%) . Anche per lo scalo savonese, il calo è prevalentemente imputabile alla performance negativa dei prodotti metallici (-59,6%) che soffrono particolarmente il fermo del settore industriale, soprattutto automobilistico, dovuto alle misure restrittive imposte nel periodo. Rinfuse liquide A maggio 2020 si rileva un forte calo nelle rinfuse liquide, dovuto sia al calo degli olii minerali (-26,6%) sia a quello delle altre rinfuse liquide (-11,2%). Anche in questo caso, il fermo di buona parte delle attività produttive e dei trasporti ha pesantemente ridotto la domanda di approvvigionamento di questi prodotti. Gli olii minerali , nonostante i prezzi della materia prima storicamente ai minimi da decenni, continuano con volumi in calo chiudendo i primi 5 mesi del 2020 con un decremento (-17,8%) di oltre 1,5 milioni di tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019. Il settore degli olii vegetali e delle rinfuse alimentari risulta tra i pochi a mostrare una performance decisamente positiva . Il mese di maggio ha visto volumi più che raddoppiati rispetto a quelli dell' anno precedente (1 53%), contribuendo a chiudere i primi cinque mesi del 2020 con un incremento del 18,7% . Questo trend è ormai consolidato da alcuni anni grazie all' aumento dell' import di olii vegetali alimentari, oltre che industriali da utilizzare nella produzione di biodiesel. Per questo negli ultimi 5 anni, questa merceologia ha registrato un aumento di circa il 55%. Rinfuse solide Il settore delle rinfuse solide non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante il mese di aprile (-50,6%) ed ha mostrato un risultato anche peggiore durante quello di maggio (-57,8%). Il risultato dei primi 5 mesi dell' anno è caratterizzato da numeri decisamente negativi. I volumi complessivi del Sistema Portuale hanno registrato un calo di oltre 870.000 tonnellate, pari a circa il 50% dei volumi registrati nello stesso periodo del 2019. Funzione industriale Anche a maggio 2020 il comparto industriale continua con il trend negativo che risulta ancora più acuito dal calo generalizzato della domanda da parte del settore industriale. Nel mese si registra un calo del 48,9% che porta la performance dei primi cinque mesi del 2020 ad un -35,2%. Questo trend è attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato dell' acciaio in Italia ed in parte alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal che prevede una riduzione del livello di produzione nell' impianto di Taranto. Traffico passeggeri La crisi che aveva in precedenza caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema ha registrato un ulteriore shock a maggio, con una contrazione del 97,2% rispetto allo stesso mese del 2019, portando a -69,8% la variazione del cumulato. Nello specifico, a causa del prolungato stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico ha segnato un -100% rispetto a maggio 2019, riportando una flessione del 74,6% nel progressivo, con 492.574 passeggeri in meno rispetto ai primi cinque mesi del 2019. Per quanto riguarda il traffico passeggeri da navi traghetto, limitato a pochi servizi, si è registrato un calo del 91,8% , inferiore rispetto al mese scorso (-96,4%), con soli 9.338 passeggeri (+5.613 rispetto ad aprile 2020), indice di una, seppur lenta, ripresa del settore . Dati di traffico Ports of Genoa - Maggio 2020 Dati di traffico **porto** di Genova e Pra' - Maggio 2020 Dati di traffico **porto** di **Savona** e Vado Ligure - Maggio 2020.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nuova Darsena di Genova, il popolo degli yacht sarà di mille persone

Alberto Quarati / GENOVA Il gruppo Amico svela le potenzialità del progetto legato alla nuova Darsena di Genova, sulla cui parte in concessione (il 60%, la parte restante del compendio È della Porto Antico) il principale cantiere di refitting di grandi yacht italiano ha da tempo un ambizioso progetto di rilancio, tramite la realizzazione di un marina, ora attuabile dopo che recentemente È stata raggiunta per tutta l' area di fronte alla Fiera di Genova, la fine dei numerosi contenziosi che la interessavano. Nel contesto della Blue Economy Summit organizzato dal Comune di Genova, il presidente Alberto Amico spiega come sta prendendo corpo il progetto: «Finora, la Darsena È stata sotto-utilizzata. In ottobre saremo pronti con gli ormeggi, e se otterremo tutti i passaggi per l' approvazione di tutti quei servizi fondamentali per la permanenza degli equipaggi, l' infrastruttura sarà completa nel 2022». A regime, «potrà ospitare fino a 1.000 persone degli equipaggi, che potranno generare anche attività economiche che non riguardano la nautica professionale». Amico sottolinea che i posti della Darsena saranno in rotazione, perché l' idea non È quella di ven derli. Il contesto È quello del futuro del porto: all' ultimo Salone nautico le istituzioni genovesi e i soggetti interessati avevano siglato un accordo per dirimere le questioni sull' area della Fiera e della Darsena, e così sta succedendo. All' opposto, ieri l' armatore Marco Novella ha segnalato il sostanziale immobilismo sul tema del terminal del gas naturale liquefatto, tecnologia di proulsione su cui stanno puntando compagnie di navigazione. Per promuovere l' infrastruttura, Novella - che gestisce le bettoline del porto di Genova - ha creato la Gnl Med, società paritetica con Autogas: «Sono oltre due anni che attendiamo una risposta su una possibile collocazione del progetto, ancora venerdì abbiamo avuto un incontro con l' Autorità portuale, presente anche il sindaco Marco Bucci: un sostanziale nulla di fatto. Eppure, per esempio, il nostro progetto taglierebbe metà dei camion che ogni giorno arrivano dalla Francia in autostrada per rifornire i distributori di gas in Italia». Della Gnl Med ha fatto parte per un breve periodo anche la Cosulich, che a marzo ha lasciato la società ma non il business del gas. Oltre a essere azionista al 50% del Rigassificatore di Livorno, tra la decina di due diligence che il gruppo genovese ha in corso, c' È anche quella per l' acquisto di una bettolina per questo combustibile, per circa 45 milioni di dollari. La prima giornata del summit ha visto il lancio, da parte dell' assessore ai Porti del Comune, Francesco Maresca, della proposta di un Libro blu con tutte le proposte al Paese, che dal modello Genova, possano velocizzare su infrastrutture e governance portuale.



L'inchiesta Minore quantità di pali ... con riduzione di portanza... minore spessore del fusto della torre, con conseguente minore robustezza complessiva

Torre Piloti, scoperta choc "Venne costruita al risparmio"

Al processo bis una docente consulente delle difese dimostra che tra il progetto di massima e quello esecutivo furono apportate modifiche. E i documenti originali in Autorità Portuale non si trovano

di Marco Preve La Torre Piloti abbattuta la notte del 7 maggio del 2013 dalla nave Jolly Nero venne inaugurata nel 1997. Ma il progetto esecutivo in base al quale venne realizzata era diverso da quello di massima (i passaggi erano quelli precedenti l' entrata in vigore della legge Merloni su appalti e lavori pubblici) redatto in precedenza. La scoperta è stata fatta dalle difese di Paolo Grimaldi, Angelo Spaggiari, e Fabio Capocaccia (avvocati Sabrina Franzone, Giuseppe Sciacchitano ed Enrico Scopesi) ex dirigenti del Consorzio Autonomo del Porto, ovvero tre dei 12 imputati del cosiddetto processo bis della Torre Piloti, quello che contesta la scelta di collocarla in quel punto della banchina e senza protezioni. La notizia del progetto modificato, di per sé decisamente sorprendente, assume un rilievo ancor più clamoroso se si considera che nel dibattito in corso, che domani arriva alla fase cruciale con l' inizio della requisitoria del pm Walter Cotugno, si è discusso e controbattuto dando per scontato il fatto che la Torre crollata fosse quella che aveva le caratteristiche del progetto di massima, firmato da Grimaldi e Spaggiari. Invece non è così, sostiene Donatella Mascia,



ingegnere e docente universitario titolare della cattedra di costruzioni navali. " Il progetto esecutivo - scrive nella sua consulenza - ancorché affidato ad altro professionista esterno al Cap, si sarebbe dovuto conformare al progetto di massima...". Il giallo Il caso presenta un altro motivo di stupore. Pare infatti che in **Autorità Portuale** non sia più presente o non si riesca a trovare il faldone del progetto esecutivo realizzato dall' impresa affidataria e neppure i documenti relativi alla direzione dei lavori. Un' esplicita richiesta è stata formulata in tal senso a Palazzo San Giorgio sia dalla procura che dall' avvocato Sabrina Franzone che difende Grimaldi. La consulenza della professoressa Mascia è quindi avvenuta sulla base, oltre che del progetto di massima, della relazione svolta dai professori Giulio Ballio e Giorgio Diana (consulenti della società Messina nel processo contro l' equipaggio ma testi citati dall' accusa in quello bis) che effettuarono sopralluoghi dopo il crollo, e inoltre anche della relazione di collaudo statico firmata dall' ingegnere Giorgio Mozzo. Inoltre, al pm Cotugno che glielo chiese, l' ingegner Bruno Ballerini, firmatario del progetto esecutivo, consegnò non la documentazione integrale bensì parti della stessa, alcune anche in condizioni non ottimali. Ballerini fu a lungo il capo dell' ufficio tecnico dell' Ente Porto e una volta in pensione fu il progettista privato dell' impresa savonese Lombardini che si aggiudicò l' opera. Sia Ballerini che Mozzo, inizialmente indagati sono stati prosciolti in sede di udienza preliminare. Costruita al risparmio Pesanti le considerazioni di Mascia: " Si dà evidenza che le opere progettate per conto dell' impresa sono tutte orientate ad un 'risparmio sui materiali' che di fatto non risulta a favore di sicurezza. Minore quantità di pali e maggiore interasse tra gli stessi con conseguente riduzione di portanza sia ai carichi verticali sia ai carichi orizzontali; riduzione della quantità di telai degli edifici e minore spessore del fusto della torre, con conseguente minore robustezza complessiva". Quanto alle "Caratteristiche di resistenza del calcestruzzo: nel Progetto Grimaldi/ Spaggiari per il fusto era indicato un calcestruzzo con classe di resistenza Rck350. Come si evince invece dal collaudo dell' ingegner Mozzo, il calcestruzzo messo in opera ha una classe di

resistenza inferiore: Rck 250".



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Rck è la classificazione tecnica che misura la resistenza alla compressione del cemento. Arrivati a questo punto è bene concentrarsi su due questioni. Da un lato la consulenza mira ad un obiettivo. Mascia si sofferma su alcuni punti che sono - uniti all'impressionante e difficilmente ripetibile sequenza di errori e avarie a bordo della Jolly Nero - i cardini delle tesi difensive: " Al momento del progetto un urto di tali caratteristiche non poteva essere e non era di fatto in alcuna maniera prevedibile e l'ubicazione della torre era tale da rispettare tutti i criteri di salvaguardia, sia quelli indicati nei testi e nelle normative dell'epoca, sia quelli conosciuti da parte degli operatori e degli esperti del settore". Poi Mascia affronta il nodo centrale. L'ipotesi alternativa Ovvero, se fosse stato eseguito il progetto di massima la Torre avrebbe resistito meglio all'urto: " mentre la dinamica del collasso della struttura realizzata ha mostrato tale comportamento fragile (crollo improvviso), nel caso del progetto Grimaldi/ Spaggiari la struttura avrebbe avuto un collasso di tipo duttile (rallentato e progressivo) le cui conseguenze avrebbero potuto essere differenti". Ha ragione la professoressa Mascia? Con il progetto originale il crollo della torre e della palazzina sarebbe avvenuto in maniera diversa e più lenta e non ci sarebbero state vittime o sarebbero state di meno? Solo il giudice Paolo Lepri potrà tentare di rispondere a queste domande, pur non disponendo di perizie che possano mettere a confronto tesi differenti. Insomma la Torre crollò, ed oggi potrebbe essere impossibile sapere se poteva andare diversamente. Oltre ogni ragionevole dubbio Allo stesso tempo però, la condanna degli imputati o di alcuni di essi dovrà avvenire "oltre ogni ragionevole dubbio" e la consulenza Mascia ha conficcato un dubbio profondo nel castello accusatorio. Secondo gli avvocati difensori, infatti, la cornice dentro la quale questo processo ha percorso i suoi passi dava per scontato che la Torre crollata fosse quella definita nel progetto di massima. Invece, si scopre che così non era e che le caratteristiche tecniche fra la torre progettata e quella realizzata divergevano, e le differenze non riguardavano risvolti secondari. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Shipping Italy

Genova, Voltri

Messina chiede il risarcimento dei danni pagati per la torre piloti di Genova

Otto milioni e 822mila euro: è la cifra che la compagnia Messina chiede al ministero dei Trasporti, alla Capitaneria e all' Autorità Portuale come rimborso per i risarcimenti pagati dalla compagnia stessa per il crollo della Torre Piloti nel 2013. Lo ha rivelato l' edizione Genovese di Repubblica. Ignazio Messina Spa ha infatti citato in giudizio il []

Otto milioni e 822mila euro: è la cifra che la compagnia Messina chiede al ministero dei Trasporti, alla Capitaneria e all' **Autorità Portuale** come rimborso per i risarcimenti pagati dalla compagnia stessa per il crollo della Torre Piloti nel 2013. Lo ha rivelato l' edizione Genovese di Repubblica. Ignazio Messina Spa ha infatti citato in giudizio il ministero e gli enti per poco meno di 9 milioni di euro, dopo aver pagato ai parenti delle vittime 19 milioni di euro: si attende questo mercoledì il prosieguo del processo. La tesi sostenuta è che Mit, Capitaneria e port authority siano corresponsabili per il crollo della torre e soprattutto per i difetti nel posizionamento della costruzione. Intanto l' **Autorità Portuale**, come riportato da Repubblica, ha mandato proprio in queste ore 12 lettere di messa in mora agli imputati del processo bis, quello che indaga le responsabilità di chi scelse di costruire la torre in quella posizione senza le dovute protezioni posizionandola a filo della banchina. Nel testo si legge che in caso l' **autorità** fosse condannata, l' ente si rivarrà nei loro confronti. Le lettere, firmate dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini**, hanno raggiunto personalità come Fabio Capocaccia, l' ex ammiraglio Felice Angrisano, ex funzionari del Consiglio superiore dei lavori pubblici. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

INFRASTRUTTURE

Autostrade Liguria, il vertice ai Trasporti non sblocca l'ingorgo

L'incontro Aspi-Mit ha posto i presupposti per controlli semplificati sulla rete Restano ancora 147 gallerie da controllare (solo di notte) Atteso caos fino al 10 luglio

MAURIZIO CAPRINO, RAOUL DE FORCADE - C'è molto più che il calendario di ispezioni e lavori, dietro il caso-gallerie sulle autostrade liguri. Sullo sfondo c'è anche un quarto di secolo di rapporti opachi tra concessionari e ministero delle Infrastrutture (Mit), su cui il 23 giugno la Corte dei conti ha riaperto i riflettori davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato. Ora tutto questo si scarica su ispezioni e lavori nelle gallerie, che anche ieri hanno provocato forti disagi e le proteste delle imprese: la situazione potrà migliorare in modo apprezzabile solo dopo il 10 luglio. La data è emersa dalla riunione Aspi-Mit finita domenica a tarda sera. È stato chiarito che le linee guida varate a maggio dall'ispettore ministeriale Placido Migliorino e condivise da Aspi non richiedono necessariamente chiusure prolungate di interi tratti come la società prospettava per l'A26 questa settimana: per controllare le condizioni strutturali delle gallerie, le linee guida ammettono anche modalità alternative al georadar, che provoca molte chiusure. L'unico vincolo è che le modalità alternative vengano validate da un'università, come infatti è appena accaduto nel caso ligure.

Perché, allora, tanta tensione? Le linee guida sui controlli sono arrivate dopo che 2,5 tonnellate di cemento si sono staccate dalla volta della galleria Berté sull'A26, il 30 dicembre. Fino ad allora, le modalità dei controlli erano rimesse totalmente al gestore: una circolare del 1967 si limita a dire che questi deve conoscere le condizioni delle opere che gestisce, effettuando ispezioni trimestrali. Tutto ciò porta alla luce due problemi. Il primo riguarda la ripartizione di responsabilità tra gestori e Mit. Nel caso di Aspi, da varie indagini giudiziarie stanno emergendo carenze di manutenzione protrattesi per anni. Qualcuno al Mit ne era conscio e lo ha segnalato, ma il ministero non ha esercitato fino in fondo la funzione di vigilanza. Inoltre, si sa che molte vecchie gallerie hanno difetti costruttivi: gli spessori del calcestruzzo sulle volte sono inferiori al dovuto. Ma non di rado si assottigliano ulteriormente con le infiltrazioni d'acqua, che il gestore privato pare non aver tenuto a bada. Tutto questo può entrare nelle trattative Governo-Aspi sulla concessione e in particolare nella parte in cui si deve quantificare l'eventuale somma che la società dovrebbe in qualche modo riconoscere per le sue mancanze. Ora il Mit corre ai ripari imponendo linee guida sulle ispezioni. Peraltro queste hanno sollevato le perplessità dell'Aiscat: l'associazione dei gestori ha chiesto ieri uniformità territoriale. Il secondo problema è quale rapporto ci sia tra le linee guida e la vecchia circolare che impone le ispezioni trimestrali. Nelle intenzioni del Mit, le prime servono per attuare la seconda. Ma qualcuno potrebbe interpretarle come sostitutive. Se la circolare venisse soppiantata, potrebbero indebolirsi le accuse che la Procura di Genova muove al direttore del locale tronco Aspi, indagato per aver omesso le ultime ispezioni trimestrali. Intanto sono rimaste da verificare, col metodo Mit, 147 gallerie delle 285 presenti sulla rete ligure; e le operazioni ispettive potranno essere portate avanti di notte. Ieri, però, la Liguria ha vissuto un'altra giornata da tregenda sotto il profilo del traffico. Dalle prime ore del mattino si sono registrate code sulla A7, sulla A12, sulla A10 e al bivio tra A10/A26. Una situazione che ha spinto il sindaco



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

di Rapallo, Carlo Bagnasco, a chieder i danni ad Aspi. «Ho dato mandato all' avvocato Luigi Cocchi - spiega - di procedere contro Aspi per i danni che la città di Rapallo ha subito, e subirà con le chiusure di questo periodo». Anche il governatore ligure Giovanni Toti si è mosso, mettendo a punto un' ordinanza «per chiedere - spiega - ad Autostrade e al Mit di predisporre immediatamente, e comunque non oltre tre giorni, un nuovo piano di manutenzione della rete autostradale in concessione ad Aspi. Nelle prossime ore chiederemo inoltre a Mit e società concessionaria di sedersi a un tavolo per quantificare il danno provocato da inottemperanze e inadempienze di questi mesi, e questo sarà propedeutico ad una richiesta danni complessiva». Toti ha anche chiesto ad Anas, Salt e Autofiori un o snellimento dei loro cantieri, per alleggerire il traffico. La situazione delle autostrade liguri, afferma Mino Giachino, già sottosegretario al Mit e presidente di Saimare, «interessa e penalizza tutta l' economia del Nord perché il 10% delle merci in arrivo a Genova è destinata al Veneto, il 10% all' Emilia, il 50% alla Lombardia, il 20% al Piemonte». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Stampa (ed. Savona)

Genova, Voltri

Toti: linea dura contro Autostrade e Mit "Entro 3 giorni un piano con tutti i lavori"

Denuncia alla Procura dell'ex presidente della provincia di Savona Garassini: interruzione di pubblico servizio

ALESSANDRA PIERACCI

Alessandra Pieracci Genova E' scattata l' offensiva ligure contro i cantieri autostradali che bloccano il flusso del traffico. Un' ordinanza della Regione e prese di posizione delle categorie economiche, ma anche una denuncia-querela presentata alla Procura della Repubblica dall' ex presidente della Provincia di Savona, Alessandro Garassini, per verificare l' eventuale reato di interruzione di pubblico servizio e di conseguenza i responsabili dell' attuale situazione. Il governatore Toti ha annunciato «un' ordinanza per chiedere a Società Autostrade e al ministero delle Infrastrutture di predisporre immediatamente e comunque non oltre tre giorni un nuovo piano di manutenzione della rete autostradale in concessione ad Aspi che contemperi le primarie esigenze di sicurezza 'strutturale' con quelle di sicurezza 'funzionale', garantendo quindi il diritto fondamentale alla mobilità, strumentale all' esercizio di funzioni pubbliche nonché al godimento di altri diritti di rilievo costituzionale, come la libertà di iniziativa economica». La decisione è stata condivisa ieri al termine di una riunione con l' assessore allo Sviluppo Economico Baveduti, il sindaco di Genova e presidente di Anci Liguria Bucci, una rappresentanza di sindaci liguri e i rappresentanti di Camera di Commercio e delle categorie economiche oltre ai presidenti delle due autorità di sistema portuale del mar ligure Occidentale e Orientale, Signorini e Roncallo. «Nelle prossime ore chiederemo a Mit e società concessionaria di sedersi a un tavolo per quantificare il danno provocato da inottemperanze e inadempienze di questi mesi. Sarà propedeutico a una richiesta danni complessiva: dal danno biologico per il singolo cittadino al danno d' impresa delle singole categorie» ha detto Toti. L' ordinanza interviene «in campo inusuale - ha aggiunto il presidente - quello delle concessioni su cui Regione non ha diretta competenza trattandosi di una competenza del concedente Mit e delle concessionarie. Tuttavia quello che accade appena al di fuori dei jersey delle autostrade riguarda molto le competenze della Regione». Perciò Toti ha chiesto all' ufficio legale della Regione di preparare un disegno di legge regionale con i medesimi contenuti dell' ordinanza «ove qualcuno ritenga che l' ordinanza sia impugnabile e illegittima». In sostanza, «se tra 270 gallerie tutte devono essere ispezionate nello stesso giorno significa o che la nostra rete autostradale va chiusa totalmente perché è totalmente pericolosa, oppure qualcuno non si vuole assumere di fare una scala delle urgenze e delle priorità: noi chiediamo di fare questo, di avere una pianta di intervento». «Il ministero ha tutti gli strumenti e le strutture. Se non si sente di gestire la rete autostradale del Paese, apriamo un ragionamento con le Regioni e affidiamo le concessioni alle regioni, sono pronto a farlo anche domani ma non mi pare che la riflessione sia stata accolta» ha concluso Toti. Oggi i sindaci liguri si confronteranno con il Mit. «La richiesta del territorio è che dal 10 luglio in tutta la rete autostradale si garantiscano due corsie libere per ogni carreggiata nella fascia oraria 6-22 ed eventuali restrizioni solo durante l' orario notturno» ha anticipato Bucci. «Condividiamo in toto la posizione di Regione. Se questo ulteriore tentativo fallirà, la nostra risposta sarà alta e forte» ha dichiarato il presidente della Camera di Commercio di Genova Atanasio. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.





Porti Genova e Savona: maggio nero -29% traffico commerciale

Traffico passeggeri -97%

Nonostante la graduale riapertura delle attività produttive, gli effetti del Covid a maggio si sono fatti sentire sui porti del mar ligure occidentale (Genova, Savona e Vado) come nel mese di aprile. Il traffico commerciale ha chiuso a 3.996.561 tonnellate, pari al -28,7% rispetto allo stesso mese del 2019. I container registrano una perdita del 26,0%, molto più significativa rispetto al dato di aprile (-12,9%). Di converso il traffico convenzionale contiene i danni (-30,4% contro -44,0%), e altrettanto accade per le rinfuse liquide che chiudono a -26,6% rispetto a -45%. Per quanto riguarda il settore dei passeggeri anche maggio rappresenta un mese di fermo globale delle attività, sia per il settore traghetti, sia per le **crociere** ancora al palo. Traffico container: maggio fa segnare un risultato storico negativo. La perdita complessiva si è assestata a -26,0%, pari -62.096 Teu in termini assoluti, ciò è sintomo della crisi globale causata dal virus perché sia esportazioni che importazioni hanno registrato importanti frenate. Le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (-20,1%), mentre le importazioni subiscono una brusca battuta d'arresto, molto più significativa rispetto al mese precedente (-30,8% contro -12,9%). Anche a maggio 2020 il comparto industriale continua con il trend negativo che risulta ancora più acuito dal calo generalizzato della domanda da parte del settore industriale. Nel mese si registra un calo del 48,9% che porta la performance dei primi cinque mesi del 2020 ad un -35,2%. Questo trend è attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato dell'acciaio in Italia ed in parte alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal che prevede una riduzione del livello di produzione nell'impianto di Taranto. Traffico passeggeri: ha subito un ulteriore shock, con una contrazione del 97,2% rispetto allo stesso mese del 2019, portando a -69,8% la variazione del cumulato. Il traffico delle compagnie crocieristiche ha segnato un -100% rispetto a maggio 2019, riportando una flessione del 74,6% nel progressivo, con 492.574 passeggeri in meno rispetto ai primi cinque mesi del 2019. (ANSA).



Regione Liguria: ordinanza per chiedere un nuovo piano di manutenzione ad Autostrade e al Mit

Il blocco su tutta la rete autostradale ligure e intorno a Genova è dovuto a una circolare del 1967

Un'ordinanza firmata dal presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, per chiedere a Società Autostrade e al ministero delle Infrastrutture di predisporre immediatamente e comunque non oltre tre giorni, un nuovo piano di manutenzione della rete autostradale in concessione ad Aspi. «Il piano deve contemperare le primarie esigenze di sicurezza 'strutturale' con quelle di sicurezza 'funzionale', garantendo quindi il diritto fondamentale alla mobilità, a sua volta strumentale all' esercizio di funzioni pubbliche nonché al godimento di altri diritti di rilievo costituzionale, come, tra l' altro, la libertà di iniziativa economica». Lo ha annunciato lo stesso Toti in merito alle azioni concordate, insieme all' assessore allo Sviluppo Economico Andrea Benveduti, con il sindaco di Genova e presidente di Anci Liguria Marco Bucci, con una rappresentanza di sindaci liguri dell' ufficio di presidenza di Anci e i rappresentanti di Camera di Commercio e delle categorie economiche oltre ai presidenti delle due **autorità di sistema portuale** del mar ligure Occidentale e Orientale, Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo. «Nelle prossime ore - aggiunge Toti - chiederemo inoltre a Mit e società concessionaria di sedersi a un tavolo per quantificare il danno provocato da inottemperanze e inadempienze di questi mesi, e questo sarà propedeutico a una richiesta danni complessiva, che varierà dal danno biologico per il singolo cittadino al danno d' impresa delle singole categorie». Toti ribadisce che la richiesta è che la rete autostradale sia messa in sicurezza e che qualcuno elabori un piano, avendone la competenza, in cui si stabilisca una gradualità degli interventi in funzione della gravità delle singole situazioni riscontrate, «in modo da evitare che la Liguria finisca soffocata, imprigionata, danneggiata o resa ancora più insicura dai lavori in corso. A fronte di una reiterata assenza risposte alle nostre richieste e del persistere di disagi ormai insostenibili, non ci resta che procedere con questa azione formale a cui siamo pronti a farne seguire altre». Il governatore ligure ha ricordato di aver «cercato di mitigare i disagi sia potenziando la rete ferroviaria - oggi siamo la regione che ha riattivato il maggior numero di treni dopo il lockdown, con tutto il servizio regionale di nuovo in campo e il 90% di quello interregionale che abbiamo chiesto di potenziare ulteriormente - sia proponendo ad Anas di accelerare i tempi di ripristino dei tratti di viabilità ordinaria interrotti da frane grazie ad un' ordinanza regionale di protezione civile a copertura degli interventi in danno ai privati. Siamo in attesa di una risposta». Toti specifica che se la Liguria si trova in questa situazione è perché lo screening effettuato da Aspi su 23 gallerie tra gennaio e aprile è stato valutato insufficiente dal commissario del ministero delle Infrastrutture che, in applicazione di una circolare del 1967, ha previsto a metà maggio di ripetere gli screening, intervenendo contemporaneamente su tutte le 250 gallerie liguri a cielo nudo, quindi smontando le onduline, a prescindere da ogni gradualità dell' intervento in funzione delle eventuali anomalie riscontrate. «Questa è una responsabilità che evidentemente i soggetti competenti, ministero e concessionario, non vogliono assumersi, ma questo metodo di controllo, in assenza di una tempistica di intervento legata alla gravità delle anomalie riscontrate, comporta la paralisi in cui ci troviamo. Se qualcuno dovesse impugnare l' ordinanza dovrà assumersi la responsabilità di dire che i cittadini della Liguria non hanno diritto alla mobilità, alla sicurezza, alla salute e alla libertà d' impresa. Se le concessioni autostradali sono gestite dal ministero delle Infrastrutture in modo slegato dalla Costituzione, ne



prenderemo atto. E, in quel caso, presenteremo un disegno di legge con i medesimi contenuti dell' ordinanza». L' assessore allo Sviluppo Economico Andrea Benveduti sottolinea: «È il momento di farsi sentire in modo forte e deciso, di fronte a questa situazione insostenibile. Iniziamo con questo provvedimento di buon senso,



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

avviando subito tutti gli ulteriori interventi che si possono mettere in campo: non ci sono più alibi, non c'è spazio per temporeggiare. Oltre a questo, è indispensabile avviare le grandi opere che sono pronte a partire, in primis la Gronda autostradale. Fare sviluppo economico in questa situazione sta diventando impossibile, quasi una presa in giro». «Domani i sindaci liguri - aggiunge Marco Bucci, sindaco di Genova e presidente di Anci Liguria - si confronteranno con il ministro delle Infrastrutture. Porteremo, come richiesta del territorio, che dal 10 luglio due corsie in tutta la rete autostradale si garantiscano due corsie libere per ogni carreggiata nella fascia oraria 6-22 e eventuali restrizioni solo durante l'orario notturno. Per noi sarebbe una soluzione accettabile per gestire l'attuale situazione critica». Giovanni Mondini, presidente dei Confindustria Genova, commenta: «Fa rabbia vedere che abbiamo un blocco su tutta la rete autostradale ligure e intorno a Genova per una circolare del 1967, mentre prima si era intrapresa una strada diversa. Improvvisamente, da metà maggio, tutto si è fermato. Per un anno e mezzo tutta la città e le sue forze imprenditoriali e istituzionali si sono spese dopo il crollo di Ponte Morandi per evitare che le aziende lasciassero Genova e ce l'abbiamo fatta perché Genova e la Liguria hanno avuto una grande credibilità, dimostrando che il nuovo ponte sarebbe stato ricostruito nei tempi previsti. Oggi faticiamo e non so più cosa raccontare per convincerli a rimanere. Non possiamo firmare questa ordinanza ma lo faremmo volentieri perché siamo completamente allineati e sono convinto che la firmerebbero anche tutte le Confindustrie del nord ovest e non solo».

Nodo Ferroviario di Genova, ripartono i lavori: firmato l' accordo con Cociv

I cantieri fermi dal settembre 2018 potranno ripartire entro poche settimane per concludersi in 30 mesi circa

Ripartono i lavori del Nodo Ferroviario di **Genova** : con la firma del contratto che affida a Cociv la realizzazione delle opere rimanenti, i cantieri fermi dal settembre 2018 potranno ripartire entro poche settimane per concludersi in 30 mesi circa. L' accordo è stato siglato venerdì fra il Mit e il Consorzio Cociv (General Contractor dei lavori del Terzo Valico dei Giovi) e prevede il completamento delle opere civili delle Gallerie Colombo, San Tommaso e Polcevera del Nodo Ferroviario di **Genova** per un importo di 120 milioni di euro . I cantieri erano fermi dal 2018, dalla risoluzione del contratto con il Gruppo Astaldi, succeduto nell' appalto dopo la crisi del Consorzio Eureka. L' opera, che dopo la legge 55/19 rientra nell' ambito del Progetto Unico che assicura il collegamento dell' ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il **Porto** di **Genova** per i treni merci in partenza e in arrivo consentirà di separare i percorsi dei convogli regionali e di quelli a lunga percorrenza consentendo fra l' altro l' incremento dell' offerta dei treni regionali e metropolitani. Dopo l' approvazione definitiva del progetto da parte del Cipe nel marzo 2006, i lavori erano iniziati nel 2010 ad opera del Consorzio Eureka (CMB, UNIECO, CLF) per poi interrompersi nel 2017 a seguito della crisi economica dell' impresa e alla successiva rescissione del contratto. Riassegnato l' appalto di Rete Ferroviaria Italiana ad Astaldi, i cantieri si sono di nuovo fermati nel settembre 2018 quando la ditta aggiudicataria ha presentato richiesta di concordato preventivo in continuità aziendale.



Porti di Genova e Savona

«Approfittiamo della crisi per dare un forte impulso alla digitalizzazione»

FRANCESCO FERRARI «No, non è una situazione emergenziale. Non è appropriato definirla così, perché è da almeno un anno che aspettavamo questa paralisi. Quello che trovo fuorviante è il dibattito che si è aperto sulle responsabilità: se davvero vogliamo mettere i cittadini al centro degli interventi, come Genova ha dimostrato di saper fare dopo il crollo del Morandi, dobbiamo andare oltre». Paolo Emilio Signorini è presidente dell'Autorità portuale più pesante d'Italia, quella che raggruppa le banchine di Genova, Savona e Vado Ligure. Da queste parti al dramma Covid-19 se n'è aggiunto un altro, quello di una rete autostradale letteralmente collassata sotto i colpi degli interventi di manutenzione scattati al termine del lockdown. Una situazione ingestibile, che rischia di mandare in fumo più di un decennio di crescita in termini di traffici e fatturato delle aziende legate ai porti liguri. «Aziende ricorda Signorini che non appartengono solo a questo territorio. Basta leggere l'ultimo rapporto di Bankitalia per rendersi conto di quanto sia stretto il legame dei nostri porti con il Piemonte, la Lombardia, il Veneto, l'Emilia Romagna. Se va in affanno il sistema portuale ligure, le conseguenze si avvertono in gran parte del Nord del Paese: non sottovalutiamolo, questo aspetto. I porti sono un'infrastruttura primaria per l'economia italiana». Andare oltre, ma come? «Se guardiamo con obiettività la situazione del Nord Ovest non possiamo fingere di ignorare che avrà una durata minima di due, forse tre anni. Andare oltre significa prenderne atto, per esempio accettando il fatto che la gestione digitale dei traffici è l'unico rimedio per restare vivi. Da questo punto di vista, il coronavirus ha accelerato il processo di digitalizzazione della filiera logistica che avevamo già intrapreso. Nelle scorse settimane abbiamo pubblicato le linee guida che consentiranno di dematerializzare il contatto fisico tra autotrasportatori e dipendenti dei terminal portuali. Grazie a una app, l'autista comunica in tempo reale la sua posizione e dà il via alle operazioni doganali. Alla fine di luglio passeremo dalla sperimentazione all'attuazione del protocollo». Ma non basterà, insiste Signorini. «No, perché la vera svolta ci sarà quando saremo capaci di introdurre le fasce orarie. È un progetto di cui parliamo da trent'anni, mi rendo conto che non sarà facile concretizzarlo. Ma sarà comunque inevitabile. Una fascia dovrà essere riservata all'autotrasporto, un'altra alla scuola, un'altra ancora agli ingressi negli uffici, e così via. La gestione intelligente della mobilità non può più essere rinviata. Qui come altrove». Le conseguenze del mancato adeguamento della mobilità alle esigenze del mercato, Signorini le sintetizza così: «Rischiando una botta sul valore aggiunto spaventosa. Mi lasci citare un dato: il peso sul Pil del settore trasporti, logistica, magazzinaggio, turismo e crociere è di circa l'8% in Italia, mentre in Liguria si avvicina al 17%. Colpire quelle voci significa soffocare l'economia della regione e, a cascata, quella del Nord. Perché, ripeto, lo sbocco a mare è qualcosa di irrinunciabile per la parte più produttiva del Paese». Oggi quali sono le prospettive del primo bacino portuale italiano? «Attualmente Bankitalia prevede una contrazione del fatturato del 15% in Liguria. Guarda caso, la contrazione dei volumi di merce nei porti è stata del 15,7% nei primi cinque mesi. Senza ulteriori lockdown, contiamo di chiudere l'anno a meno 10%. Un risultato drammatico, ma nella situazione globale accettabile». E i progetti di spostamento del traffico dalla gomma alla rotaia? «Devo dire che ci siamo portati avanti con interventi sui due principali terminal, Psa e Sech. Ma la ferrovia funziona solo se incentivata: lo dimostra la Svizzera, che ha destinato al settore 35 milioni all'anno per i prossimi 15 anni. L'attuale sistema non è competitivo con la strada. Ma questo è un





Porto, la grande paura sui moli in picchiata merci e passeggeri

L'andamento dei primi cinque mesi dell'anno fortemente negativo per le conseguenze dell'emergenza sanitaria. Anche giugno si annuncia pesante, la ripartenza dei traffici a luglio

di Massimo Minella La grande paura corre sulle banchine dei porti di Genova e Savona, con una delle peggiori performance dello scalo nei primi cinque mesi dell'anno. In particolare, dopo i visti caldi di marzo e aprile, particolarmente pesante è stato anche lo scorso mese di maggio, sia sul fronte delle merci, sia su quello dei passeggeri. La speranza, che sembra cominciare a trovare supporto nei numeri, è che il peggio sia passato. Anche a giugno il dato sarà sicuramente negativo, ma da luglio dovrebbe cominciare l'inversione di rotta e la ripresa. Per il momento, comunque, è sui dati certi che bisogna fare i conti e quindi con quelli dei primi cinque mesi del 2020 paralizzato dall'emergenza coronavirus a partire da marzo. Mentre infatti nel primo bimestre dell'anno il risultato era in crescita, da marzo, con l'esplosione del virus, la situazione è precipitata. Si archivia così un trimestre marzo- aprile- maggio pesantissimo, nonostante la ripartenza scattata già da inizio maggio delle attività produttive e della mobilità di merci e persone. Numeri alla mano, il mese appena trascorso non ha registrato scostamenti da aprile. Il traffico commerciale ha chiuso a poco meno di 4 milioni di tonnellate, con una flessione del 28,7% rispetto allo stesso mese del 2019. Cambia però il mix della caduta, con i container che perdono il 26%, contro il 12,9% di aprile, e il traffico convenzionale e le rinfuse liquide che contengono i danni (da meno 44 a meno 30,4% e da meno 45 a meno 26,6%). Le cause sono da ricercarsi all'interno dello scenario globale dei traffici via mare, con dinamiche economico-politiche che vedono Paesi già in ripresa, come l'Italia, e altri ancora in piena emergenza. Pesantissimo continua a restare il dato dei passeggeri, con le crociere ancora bloccate e i traghetti ridotti al minimo. Fortemente negativo, come si diceva prima, è il movimento dei container, settore sul quale si misura ormai lo stato di salute di un porto. La flessione è stata del 26% a maggio, con 62.096 teu in meno, in termini assoluti. Da inizio anno la flessione è del 7%, cioè di 77.556 teu, quasi interamente ascrivibile quindi al solo mese di maggio. In calo i flussi di merci in entrambi le direzioni, import ed export, a conferma della dimensione davvero globale dell'emergenza. « In termini di container pieni, che maggiormente rappresentano il legame fra trasporto marittimo e attività produttive - spiega una nota dell' **autorità di sistema** - le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (- 20,1%), mentre le importazioni subiscono una brusca battuta d'arresto, molto più significativa rispetto al mese precedente (- 30,8% contro - 12,9%). La diffusa depressione delle movimentazioni produce effetti sull'intero ciclo logistico e, pertanto, pesa in maniera ancora più marcata sulla movimentazione dei vuoti, che ha registrato a maggio il -30,4%». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il porto

Compagnia Unica un altro mese per chiudere i conti

Assemblea a fine luglio o a settembre, ma dopo un accordo con i terminalisti che tenga conto dell' adeguamento tariffario per il 2019. Benvenuti: ' Sempre aperti al confronto con l' authority, si tenga conto di questa fase straordinaria'

di Massimo Minella Non ci sarà la coincidenza di date. Non si celebreranno nello stesso giorno, oggi, i 60 anni dal 30 giugno '60, e non voterà il bilancio 2019 della Compagnia Unica. Le celebrazioni, ovviamente, ci saranno e saranno come sempre un grande momento di memoria. Ma per i conti bisognerà attendere qualche settimana. La nuova data potrebbe essere la fine di luglio, ma anche l' inizio di settembre. Di questo ha discusso ieri il consiglio di amministrazione dei soci di San Benigno guidato dal console Antonio Benvenuti, che oggi sarà a Palazzo San Giorgio per un nuovo confronto con l' **authority**. La partita è doppia, perché in primo luogo bisogna chiudere i conti del 2019 e in secondo bisogna governare l' emergenza-coronavirus che da marzo sta bruciando decine di migliaia di giornate di lavoro. « È necessario un nuovo piano che tenga conto di una riorganizzazione e del risanamento, alla luce di quanto accaduto - spiega Benvenuti - Noi siamo pronti a confrontarci con l' **authority**, come peraltro stiamo già facendo da tempo. Ma per chiudere i conti del 2019 abbiamo necessità di definire con i terminalisti l' adeguamento tariffario. Qui non stiamo parlando di problemi di gestione, ma della necessità di definire quegli strumenti finanziari che possono consentirci di procedere con il via libera ai conti». In parallelo, però, Benvenuti ricorda anche la necessità di definire un quadro di regole entro cui muoversi alla luce dell' emergenza coronavirus e che andrà giocoforza a impattare sui conti del 2020 e del 2021. « Abbiamo avuto in questi ultimi mesi un consistente calo delle giornate e un aumento dei costi fissi - continua il console - Noi siamo pronti a fare la nostra parte, ma dobbiamo trovare una formula di equilibrio che ci consenta di continuare a fornire al porto un servizio da tutti riconosciuto come indispensabile. Domani (oggi per chi legge n.d.r.) discuteremo anche di questo a Palazzo San Giorgio. È fondamentale individuare un percorso che sia ovviamente condiviso dal collegio dei sindaci». Dalla parte dei soci c' è un elemento di forza, rappresentato dal comma 15 bis della legge che consente di predisporre un piano sulla formazione e il reimpiego dei soci potendo così attingere a strumenti finanziari. « Si ritiene necessario un maggiore controllo da parte del soggetto pubblico, che per noi è l' **authority**, sui nostri conti? Sulle nostre uscite? Nessun problema, ma a patto che si proceda. Ciò che sta avvenendo nei porti e più in generale nell' economia non permette di allungare troppo i tempi». Benvenuti torna a riflettere sui numeri dell' emergenza sanitaria fattasi economica e che ora non deve trasformarsi in sociale: una flessione del 12,5% del commercio marittimo e una del Pil italiano del 12,8. «Siamo di fronte a una situazione straordinaria che chiama in causa tutti i soggetti - chiude il console della Compagnia Unica - Anche lo Stato, in uno scenario come quello che stiamo vivendo, non può chiamarsi fuori. Non a caso, già in diversi settori l' abbiamo visto entrare per evitare il collasso. Noi chiediamo che in porto si possa aprire un confronto a più voci, con l' **authority**, ma anche con i terminalisti, che devono essere della partita. Iniziamo a discutere dell' adeguamento tariffario per il 2019 e per il 2020. Noi siamo pronti a sederci al tavolo e a fare sacrifici». © RIPRODUZIONE RISERVATA





Maggio molto negativo per i porti del Mar Ligure Occidentale

redazione

Nonostante la graduale riapertura delle attività produttive e l'allentamento delle misure restrittive alla mobilità delle persone, nel corso dell'ultimo mese gli effetti dell'emergenza Covid-19 nei porti del Mar Ligure Occidentale si sono manifestati sostanzialmente con la stessa intensità del mese di aprile. Lo rende noto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il traffico commerciale ha chiuso a 3.996.561 tonnellate, pari al -28,7% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale dato, rispetto al precedente mese, vede modificarsi il grado di coinvolgimento delle diverse tipologie di traffico. I container registrano una perdita del 26,0 %, molto più significativa rispetto al dato di aprile (-12,9%). Di converso il traffico convenzionale contiene i danni (-30,4% contro -44,0%), e altrettanto accade per le rinfuse liquide che chiudono a -26,6% rispetto a -45%. In un quadro generale sempre estremamente negativo si possono leggere dinamiche dipendenti dall'andamento globale dell'epidemia che, mentre rallenta il suo andamento in Italia, continua ancora a produrre effetti intensi a livello globale. Per quanto riguarda il settore dei passeggeri anche maggio rappresenta un mese di fermo globale delle attività, sia per il settore traghetti, che ora sta lentamente riprendendo i propri servizi, sia per le crociere che risultano ancora al palo. Traffico containerizzato Il mese appena trascorso fa segnare un risultato storico in termini negativi nel settore: la perdita complessiva si è assestata a -26,0%, pari -62.096 teu in termini assoluti. Nel progressivo del 2020 il sistema registra una perdita pari a -7,0% per un totale di 77.556 teu. In altri termini il solo mese di maggio contribuisce al risultato negativo del sistema nel corso dell'anno per circa l'80%. Mentre nei mesi precedenti, nella dinamica fra esportazioni e importazioni, era possibile intravedere delle relazioni fra le chiusure nei vari Paesi, a maggio i flussi di merce in entrambe le direzioni hanno subito pesanti impatti, a dimostrazione della dimensione globale dell'emergenza e della crisi economica che ne sta scaturendo. In termini di container pieni, che maggiormente rappresentano il legame fra trasporto marittimo e attività produttive, le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (-20,1%), mentre le importazioni subiscono una brusca battuta d'arresto, molto più significativa rispetto al mese precedente (-30,8% contro -12,9%). La diffusa depressione delle movimentazioni produce effetti sull'intero ciclo logistico e, pertanto, pesa in maniera ancora più marcata sulla movimentazione dei vuoti, che ha registrato a maggio il -30,4%. Merce convenzionale e rotabile Per quello che riguarda la merce convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, nel mese di maggio il sistema portuale registra un ulteriore pesante crollo (-30,4%) chiudendo il mese appena sopra le 930.000 tonnellate movimentate. Questo risultato, seppur negativo, mostra un miglioramento rispetto alla performance registrata nel mese di aprile (-44,0%). I risultati dell'ultimo trimestre hanno totalmente vanificato la buona performance registrata nei primi due mesi dell'anno, portando il risultato dei primi 5 mesi del 2020 ad una netta decrescita (-20,3%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Il traffico rotabile, parte preponderante del comparto, è stato pesantemente penalizzato dalla riduzione dei servizi di navi Ro-Ro e Ro-Pax a seguito delle misure restrittive dovute al Covid-19. Nel porto di Genova, esso ha registrato un calo del 25,4% durante il mese di maggio 2020, più contenuto di quello registrato ad aprile (-40,0%). La performance progressiva dei primi mesi del 2020 si è chiusa con un calo del 16,8% rispetto al



2019. Per quanto riguarda i risultati registratisi negli scali di Savona e Vado Ligure, il calo è stato del 37,0% con una perdita di circa 390.000 tonnellate (-22,2%) nel corso dei primi cinque mesi dell'anno. Anche l'andamento dei traffici specializzati mostra un trend negativo, ma con alcune differenze tra i vari scali del sistema. In particolare,



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

il porto di Genova dimezza (-48,8%) la performance registrata nel maggio dello scorso anno chiudendo il mese poco sopra le 35.000 tonnellate, mentre il progressivo dei primi cinque mesi dell'anno raggiunge le 167.000 tonnellate, pari ad un calo pari a -33,3% rispetto al 2019. Il risultato è prevalentemente dovuto a una flessione nel settore dei traffici metalliferi. Per Genova i traffici forestali e di cellulosa registrano un'ottima performance raddoppiando i risultati dello stesso periodo del 2019. Il risultato straordinario delle merci forestali è prevalentemente dovuto all'avanzamento dei lavori di ristrutturazione del magazzino a disposizione del terminal che ha ampliato le aree a disposizione per lo stoccaggio della merce. I porti di Savona e Vado Ligure registrano un calo molto più contenuto durante il mese di maggio (-1,8%), ma permane una performance decisamente negativa nel progressivo dei primi 5 mesi del 2020, che chiudono con un pesante calo (-24,7%). Anche per lo scalo savonese, il calo è prevalentemente imputabile alla performance negativa dei prodotti metallici (-59,6%) che soffrono particolarmente il fermo del settore industriale, soprattutto automobilistico, dovuto alle misure restrittive imposte nel periodo. Rinfuse liquide A maggio 2020 si rileva un forte calo nelle rinfuse liquide, dovuto sia al calo degli olii minerali (-26,6%) sia a quello delle altre rinfuse liquide (-11,2%). Anche in questo caso, il fermo di buona parte delle attività produttive e dei trasporti ha pesantemente ridotto la domanda di approvvigionamento di questi prodotti. Gli olii minerali, nonostante i prezzi della materia prima storicamente ai minimi da decenni, continuano con volumi in calo chiudendo i primi 5 mesi del 2020 con un decremento (-17,8%) di oltre 1,5 milioni di tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019. Il settore degli olii vegetali e delle rinfuse alimentari risulta tra i pochi a mostrare una performance decisamente positiva. Il mese di maggio ha visto volumi più che raddoppiati rispetto a quelli dell'anno precedente (153%), contribuendo a chiudere i primi cinque mesi del 2020 con un incremento del 18,7%. Questo trend è ormai consolidato da alcuni anni grazie all'aumento dell'import di olii vegetali alimentari, oltre che industriali da utilizzare nella produzione di biodiesel. Per questo negli ultimi 5 anni, questa merceologia ha registrato un aumento di circa il 55%. Rinfuse solide Il settore delle rinfuse solide non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante il mese di aprile (-50,6%) ed ha mostrato un risultato anche peggiore durante quello di maggio (-57,8%). Il risultato dei primi 5 mesi dell'anno è caratterizzato da numeri decisamente negativi. I volumi complessivi del Sistema Portuale hanno registrato un calo di oltre 870.000 tonnellate, pari a circa il 50% dei volumi registrati nello stesso periodo del 2019. Funzione industriale Anche a maggio 2020 il comparto industriale continua con il trend negativo che risulta ancora più acuito dal calo generalizzato della domanda da parte del settore industriale. Nel mese si registra un calo del 48,9% che porta la performance dei primi cinque mesi del 2020 ad un -35,2%. Questo trend è attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato dell'acciaio in Italia e in parte alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal che prevede una riduzione del livello di produzione nell'impianto di Taranto. Traffico passeggeri La crisi che aveva in precedenza caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema ha registrato un ulteriore shock a maggio, con una contrazione del 97,2% rispetto allo stesso mese del 2019, portando a -69,8% la variazione del cumulato. Nello specifico, a causa del prolungato stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico ha segnato un -100% rispetto a maggio 2019, riportando una flessione del 74,6% nel progressivo, con 492.574 passeggeri in meno rispetto ai primi cinque mesi del 2019. Per quanto riguarda il traffico passeggeri da navi traghetto, limitato a pochi servizi, si è registrato un calo del 91,8%, inferiore rispetto al mese scorso (-96,4%), con soli 9.338 passeggeri (+5.613 rispetto ad aprile 2020), indice di una, seppur lenta, ripresa del settore.

Porti, Rixi (Lega): Record storico negativo per Genova-Savona: governo intervenga sulle politiche del mare

"Il settore portuale è evidentemente stato abbandonato"

Liguria . 'Il settore portuale è evidentemente stato abbandonato. Nonostante le sollecitazioni arrivate dal mondo dello shipping, ancora non si è mossa una foglia in termini di aiuti concreti e di visione a medio termine per la ripartenza di una delle principali industrie del Paese e che rappresenta una delle maggiori entrate per lo Stato'. Lo dichiara il deputato della Lega e responsabile nazionale infrastrutture Edoardo Rixi. 'L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che rappresenta la prima realtà italiana per movimentazione merci e un impatto in termini di valore aggiunto da 5 miliardi di euro, ha chiuso il mese di maggio con un record storico negativo del -26% di traffici merci, -100% di croceristi. Eppure eravamo nella Fase 3, quella delle riaperture. Il combinato disposto tra lockdown e infrastrutture in tilt ha prodotto risultati disastrosi'. 'È ora che il governa intervenga per lo sblocco delle opere necessarie, a partire dalla Gronda, per non trovarci con il primo scalo del paese isolato tra pochi anni, a tutto beneficio dei competitor del Nord Europa', conclude Rixi.

Redazione



A maggio il traffico delle merci nei porti di Genova e di Savona Vado è diminuito rispettivamente del -30,6% e del -22,9%

Ancora pressoché azzerato il traffico dei passeggeri. L'impatto degli effetti della pandemia di Covid-19 sull'attività dei porti di Genova e di Savona Vado ha determinato accentuati cali rispettivamente del -30,6% e del -22,9% dei volumi di traffico delle merci movimentati lo scorso mese dai due scali liguri rispetto a quelli totalizzati nel maggio 2019 nonostante la graduale ripresa delle attività commerciali e produttive seguita al blocco attuato per contenere i contagi. Così come nei due mesi precedenti, la riduzione del traffico movimentato dal porto genovese è stata determinata da contrazioni dei volumi in tutti i principali segmenti merceologici. Nel solo comparto di container il totale è stato di 1,6 milioni di tonnellate con una movimentazione di contenitori risultata pari a 164mila teu, con flessioni rispettivamente del -28,3% e -29,3% sul maggio 2019. Le merci convenzionali sono diminuite del -29,9% a 630mila tonnellate. Più accentuata la riduzione degli oli minerali che sono ammontati a 644mila tonnellate (-37,3%), mentre le altre rinfuse liquide si sono attestate a 56mila tonnellate (-20,2%) incluse 31mila tonnellate di prodotti chimici (-46,9%) e 26mila tonnellate di oli vegetali e vino (+102,8%). Il traffico di rinfuse solide nel segmento commerciali è stato di 65mila tonnellate (-18,9%) e in quello industriale di 112mila tonnellate (-48,9%). Lo scorso mese il traffico totale delle merci movimentato dal porto di Genova è stato di 3,2 milioni di tonnellate. Nel settore dei passeggeri, il traffico crocieristico si è azzerato rispetto a 149mila crocieristi movimentati nel maggio 2019, mentre il traffico dei passeggeri dei traghetti è calato del -90,2% a sole 9mila persone. Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Savona Vado è stato di 999mila tonnellate rispetto a 1,3 milioni di tonnellate nel maggio 2019. Complessivamente le merci varie sono diminuite del -13,4% scendendo a 433mila tonnellate, di cui 130mila tonnellate di merci in container, con un aumento del +125,7% che è frutto dell'entrata in attività alla fine dello scorso anno della nuova piattaforma container di Vado Ligure, 235mila tonnellate di rotabili (-37,0%), 33mila tonnellate di frutta (-21,0%), 30mila tonnellate di prodotti forestali (+39,3%) e 5mila tonnellate di acciai (-6,1%). Meno rilevante la flessione delle rinfuse liquide che hanno totalizzato 457mila tonnellate (-1,3%), di cui 396mila di petrolio grezzo (-7,6%), 54mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+59,9%) e 6mila tonnellate di altri carichi. Le rinfuse secche sono state 109mila tonnellate (-67,2%), incluse 50mila tonnellate di carbone (-37,4%), 31mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-49,3%), 2mila tonnellate di minerali (-79,0%) e 26mila tonnellate di altre rinfuse solide (-85,8%). Nel maggio 2020 il traffico dei passeggeri nel porto savonese si è azzerato rispetto a 68mila crocieristi e 15mila passeggeri dei traghetti nel maggio 2019. Nei primi cinque mesi del 2020 il porto di Genova ha movimentato globalmente 18,7 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -16,4% sul corrispondente periodo dello scorso anno, e 228mila passeggeri (-69,9%). A Savona Vado il traffico delle merci è stato di 5,5 milioni di tonnellate (-12,9%) e quello dei passeggeri di 83mila persone (-69,8%).



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova e Savona, maggio segna -28 per cento traffico

Container accentuano flessione rispetto ad aprile, mentre il traffico convenzionale e le rinfuse liquide sono in recupero

Per i porti commerciali italiani il mese di maggio è stato analogo a quello di aprile nell' andamento dei traffici. Lo sanno bene **Genova** e Savona che hanno chiuso il mese con le merci che perdono oltre un quarto del volume rispetto a maggio 2019, pari a 3,996.561 tonnellate, -28,7 per cento. I container registrano la perdita più consistente, del 26 per cento, più accentuata rispetto ad aprile (-12,9%). Recuperano invece il traffico convenzionale (da -44 per cento di aprile a -30,4 per cento di maggio) e quello delle rinfuse liquide (da -45% a -26,6%). «In un quadro generale sempre estremamente negativo si possono leggere dinamiche che dipendono dall' andamento globale dell' epidemia che, mentre rallenta il suo andamento in Italia, continua ancora a produrre effetti intensi a livello globale», spiega l' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale. I traffico passeggeri segna sostanzialmente zero a maggio, sia nel settore traghetti, che ora sta lentamente riprendendo i propri servizi, che nelle crociere , a tutt' oggi invece ferme. Il traffico rotabile è stato segnato dalla drastica riduzione dei servizi ro-ro e ro-pax per via del lockdown. Nel **porto** di **Genova** si è registrato un calo del 25,4 per cento, più contenuto di quello di aprile (-40%). La performance progressiva dei primi mesi del 2020 si è chiusa con un calo del 16,8 per cento rispetto al 2019. Continua a leggere sul sito dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale.



Maggio negativo nei porti di Genova e Savona

Il traffico commerciale ha chiuso a 3.996.561 tonnellate, pari al - 28,7%

Redazione

GENOVA Mese di Maggio molto negativo per le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti del Mar Ligure occidentale. Nonostante la graduale riapertura delle attività produttive e l'allentamento delle misure restrittive alla mobilità delle persone, nel corso dell'ultimo mese gli effetti dell'emergenza Covid-19 si sono manifestati sostanzialmente con la stessa intensità del mese di Aprile. Il traffico commerciale, informa l'AdSp, ha chiuso a 3.996.561 tonnellate, pari al 28,7% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale dato, rispetto al precedente mese, vede modificarsi il grado di coinvolgimento delle diverse tipologie di traffico. I container registrano una perdita del 26,0%, molto più significativa rispetto al dato di aprile (-12,9%). Di converso il traffico convenzionale contiene i danni (-30,4% contro -44,0%), e altrettanto accade per le rinfuse liquide che chiudono a -26,6% rispetto a -45%. In un quadro generale sempre estremamente negativo si possono leggere dinamiche che dipendono dall'andamento globale dell'epidemia che, mentre rallenta il suo andamento in Italia, continua ancora a produrre effetti intensi a livello globale.

Per quanto riguarda il settore dei passeggeri, l'AdSp Mar Ligure occidentale ricorda che anche Maggio rappresenta un mese di fermo globale delle attività, sia per il settore traghetti, che ora sta lentamente riprendendo i propri servizi, sia per le crociere che risultano ancora al palo. Traffico containerizzato Il mese appena trascorso fa segnare un risultato storico in termini negativi nel settore: la perdita complessiva si è assestata a -26,0%, pari -62.096 teu in termini assoluti. Nel progressivo del 2020 il sistema registra una perdita pari a -7,0% per un totale di 77.556 teu. In altri termini il solo mese di maggio contribuisce al risultato negativo del sistema nel corso dell'anno per circa l'80%. Mentre nei mesi precedenti, nella dinamica fra esportazioni e importazioni, era possibile intravedere delle relazioni fra le chiusure nei vari Paesi, a maggio i flussi di merce in entrambe le direzioni hanno subito pesanti impatti, a dimostrazione della dimensione globale dell'emergenza e della crisi economica che ne sta scaturendo. In termini di container pieni, che maggiormente rappresentano il legame fra trasporto marittimo e attività produttive, le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (-20,1%), mentre le importazioni subiscono una brusca battuta d'arresto, molto più significativa rispetto al mese precedente (-30,8% contro -12,9%). La diffusa depressione delle movimentazioni produce effetti sull'intero ciclo logistico e, pertanto, pesa in maniera ancora più marcata sulla movimentazione dei vuoti, che ha registrato a maggio il 30,4%. Merce convenzionale e rotabile Per quello che riguarda la merce convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, nel mese di maggio il Sistema Portuale registra un ulteriore pesante crollo (-30,4%) chiudendo il mese appena sopra le 930.000 tonnellate movimentate. Questo risultato, seppur negativo, mostra un miglioramento rispetto alla performance registrata nel mese di Aprile (-44,0%). I risultati dell'ultimo trimestre hanno totalmente vanificato la buona performance registrata nei primi due mesi dell'anno, portando il risultato dei primi 5 mesi del 2020 ad una netta decrescita (-20,3%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Il traffico rotabile, parte preponderante del comparto, è stato pesantemente penalizzato dalla riduzione dei servizi di navi Ro-Ro e Ro-Pax a seguito delle misure restrittive dovute al Covid-19. Nel porto di Genova, esso ha registrato un calo del 25,4% durante il mese di maggio 2020, più



contenuto di quello registrato ad aprile (-40,0%). La performance progressiva dei primi mesi del 2020 si è chiusa con un calo del 16,8% rispetto al 2019. Per quanto riguarda i risultati registrati negli scali di Savona e Vado Ligure, il calo è stato del 37,0% con una perdita di circa 390.000 tonnellate (-22,2%) nel corso dei primi cinque mesi dell'anno. Anche l'andamento dei traffici specializzati mostra



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

un trend negativo, ma con alcune differenze tra i vari scali del Sistema. In particolare, il porto di Genova dimezza (-48,8%) la performance registrata nel maggio dello scorso anno chiudendo il mese poco sopra le 35.000 tonnellate, mentre il progressivo dei primi cinque mesi dell'anno raggiunge le 167.000 tonnellate, pari ad un calo pari a -33,3% rispetto al 2019. Il risultato è prevalentemente dovuto a una flessione nel settore dei traffici metalliferi. Per Genova i traffici forestali e di cellulosa registrano un'ottima performance raddoppiando i risultati dello stesso periodo del 2019. Il risultato straordinario delle merci forestali è prevalentemente dovuto all'avanzamento dei lavori di ristrutturazione del magazzino a disposizione del terminal che ha ampliato le aree a disposizione per lo stoccaggio della merce. I porti di Savona e Vado Ligure registrano un calo decisamente più contenuto durante il mese di maggio (-1,8%), ma permangono una performance decisamente negativa nel progressivo dei primi 5 mesi del 2020, che chiudono con un pesante calo (-24,7%). Anche per lo scalo savonese, il calo è prevalentemente imputabile alla performance negativa dei prodotti metallici (-59,6%) che soffrono particolarmente il fermo del settore industriale, soprattutto automobilistico, dovuto alle misure restrittive imposte nel periodo. Rinfuse liquide A maggio 2020 si rileva un forte calo nelle rinfuse liquide, dovuto sia al calo degli olii minerali (-26,6%) sia a quello delle altre rinfuse liquide (-11,2%). Anche in questo caso, il fermo di buona parte delle attività produttive e dei trasporti ha pesantemente ridotto la domanda di approvvigionamento di questi prodotti. Gli olii minerali, nonostante i prezzi della materia prima storicamente ai minimi da decenni, continuano con volumi in calo chiudendo i primi 5 mesi del 2020 con un decremento (-17,8%) di oltre 1,5 milioni di tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019. Il settore degli olii vegetali e delle rinfuse alimentari risulta tra i pochi a mostrare una performance decisamente positiva. Il mese di maggio ha visto volumi più che raddoppiati rispetto a quelli dell'anno precedente (153%), contribuendo a chiudere i primi cinque mesi del 2020 con un incremento del 18,7%. Questo trend è ormai consolidato da alcuni anni grazie all'aumento dell'import di olii vegetali alimentari, oltre che industriali da utilizzare nella produzione di biodiesel. Per questo negli ultimi 5 anni, questa merceologia ha registrato un aumento di circa il 55%. Rinfuse solide Il settore delle rinfuse solide non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante il mese di aprile (-50,6%) ed ha mostrato un risultato anche peggiore durante quello di maggio (-57,8%). Il risultato dei primi 5 mesi dell'anno è caratterizzato da numeri decisamente negativi. I volumi complessivi del Sistema Portuale hanno registrato un calo di oltre 870.000 tonnellate, pari a circa il 50% dei volumi registrati nello stesso periodo del 2019. Funzione industriale Anche a maggio 2020 il comparto industriale continua con il trend negativo che risulta ancora più acuito dal calo generalizzato della domanda da parte del settore industriale. Nel mese si registra un calo del 48,9% che porta la performance dei primi cinque mesi del 2020 ad un -35,2%. Questo trend è attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato dell'acciaio in Italia ed in parte alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal che prevede una riduzione del livello di produzione nell'impianto di Taranto. Traffico passeggeri La crisi che aveva in precedenza caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema ha registrato un ulteriore shock a maggio, con una contrazione del 97,2% rispetto allo stesso mese del 2019, portando a -69,8% la variazione del cumulato. Nello specifico, a causa del prolungato stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico ha segnato un -100% rispetto a maggio 2019, riportando una flessione del 74,6% nel progressivo, con 492.574 passeggeri in meno rispetto ai primi cinque mesi del 2019. Per quanto riguarda il traffico passeggeri da navi traghetto, limitato a pochi servizi, si è registrato un calo del 91,8%, inferiore rispetto al mese scorso (-96,4%), con soli 9.338 passeggeri (+5.613 rispetto ad aprile 2020), indice di una, seppur lenta, ripresa del settore.

Traffici - Porti del Mar Ligure Occidentale: negativo per le movimentazioni di merci e di passeggeri

Genova, 29 giugno 2020 - Nonostante la graduale riapertura delle attività produttive e l'allentamento delle misure restrittive alla mobilità delle persone, nel corso dell'ultimo mese gli effetti dell'emergenza Covid-19 si sono manifestati sostanzialmente con la stessa intensità del mese di aprile. Il traffico commerciale ha chiuso a 3.996.561 tonnellate, pari al -28,7% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale dato, rispetto al precedente mese, vede modificarsi il grado di coinvolgimento delle diverse tipologie di traffico. I container registrano una perdita del 26,0%, molto più significativa rispetto al dato di aprile (-12,9%). Di converso il traffico convenzionale contiene i danni (-30,4% contro -44,0%), e altrettanto accade per le rinfuse liquide che chiudono a -26,6% rispetto a -45%. In un quadro generale sempre estremamente negativo si possono leggere dinamiche che dipendono dall'andamento globale dell'epidemia che, mentre rallenta il suo andamento in Italia, continua ancora a produrre effetti intensi a livello globale. Per quanto riguarda il settore dei passeggeri anche maggio rappresenta un mese di fermo globale delle attività, sia per il settore traghetti, che ora sta lentamente riprendendo i propri servizi, sia per le crociere che risultano ancora al palo. Traffico containerizzato - Il mese appena trascorso fa segnare un risultato storico in termini negativi nel settore: la perdita complessiva si è assestata a -26,0%, pari -62.096 TEU in termini assoluti. Nel progressivo del 2020 il sistema registra una perdita pari a -7,0% per un totale di 77.556 TEU. In altri termini il solo mese di maggio contribuisce al risultato negativo del sistema nel corso dell'anno per circa l'80%. Mentre nei mesi precedenti, nella dinamica fra esportazioni e importazioni, era possibile intravedere delle relazioni fra le chiusure nei vari Paesi, a maggio i flussi di merce in entrambe le direzioni hanno subito pesanti impatti, a dimostrazione della dimensione globale dell'emergenza e della crisi economica che ne sta scaturendo. In termini di container pieni, che maggiormente rappresentano il legame fra trasporto marittimo e attività produttive, le esportazioni confermano una contrazione in linea con il mese di aprile (-20,1%), mentre le importazioni subiscono una brusca battuta d'arresto, molto più significativa rispetto al mese precedente (-30,8% contro -12,9%). La diffusa depressione delle movimentazioni produce effetti sull'intero ciclo logistico e, pertanto, pesa in maniera ancora più marcata sulla movimentazione dei vuoti, che ha registrato a maggio il -30,4%. Merce convenzionale e rotabile - Per quello che riguarda la merce convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, nel mese di maggio il Sistema Portuale registra un ulteriore pesante crollo (-30,4%) chiudendo il mese appena sopra le 930.000 tonnellate movimentate. Questo risultato, seppur negativo, mostra un miglioramento rispetto alla performance registrata nel mese di aprile (-44,0%). I risultati dell'ultimo trimestre hanno totalmente vanificato la buona performance registrata nei primi due mesi dell'anno, portando il risultato dei primi 5 mesi del 2020 ad una netta decrescita (-20,3%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Il traffico rotabile, parte preponderante del comparto, è stato pesantemente penalizzato dalla riduzione dei servizi di navi Ro-Ro e Ro-Pax a seguito delle misure restrittive dovute al COVID-19. Nel **porto di Genova**, esso ha registrato un calo del 25,4% durante il mese di maggio 2020, più contenuto di quello registrato ad aprile (-40,0%). La performance progressiva dei primi mesi del 2020 si è chiusa con un calo del 16,8% rispetto al 2019. Per quanto riguarda i risultati registratisi negli scali di Savona e Vado Ligure, il calo è stato del 37,0% con una perdita di circa 390.000 tonnellate (-22,2%) nel corso dei primi cinque mesi dell'anno. Anche l'andamento dei traffici



specializzati mostra un trend negativo, ma con alcune differenze tra i vari scali del Sistema. In particolare, il porto di Genova dimezza (-48,8%) la performance



Sea Reporter

Genova, Voltri

registrata nel maggio dello scorso anno chiudendo il mese poco sopra le 35.000 tonnellate, mentre il progressivo dei primi cinque mesi dell' anno raggiunge le 167.000 tonnellate, pari ad un calo pari a -33,3% rispetto al 2019. Il risultato è prevalentemente dovuto a una flessione nel settore dei traffici metalliferi. Per **Genova** i traffici forestali e di cellulosa registrano un' ottima performance raddoppiando i risultati dello stesso periodo del 2019. Il risultato straordinario delle merci forestali è prevalentemente dovuto all' avanzamento dei lavori di ristrutturazione del magazzino a disposizione del terminal che ha ampliato le aree a disposizione per lo stoccaggio della merce. I porti di Savona e Vado Ligure registrano un calo decisamente più contenuto durante il mese di maggio (-1,8%), ma permane una performance decisamente negativa nel progressivo dei primi 5 mesi del 2020, che chiudono con un pesante calo (-24,7%). Anche per lo scalo savonese, il calo è prevalentemente imputabile alla performance negativa dei prodotti metallici (-59,6%) che soffrono particolarmente il fermo del settore industriale, soprattutto automobilistico, dovuto alle misure restrittive imposte nel periodo. Rinfuse liquide - A maggio 2020 si rileva un forte calo nelle rinfuse liquide, dovuto sia al calo degli olii minerali (-26,6%) sia a quello delle altre rinfuse liquide (-11,2%). Anche in questo caso, il fermo di buona parte delle attività produttive e dei trasporti ha pesantemente ridotto la domanda di approvvigionamento di questi prodotti. Gli olii minerali, nonostante i prezzi della materia prima storicamente ai minimi da decenni, continuano con volumi in calo chiudendo i primi 5 mesi del 2020 con un decremento (-17,8%) di oltre 1,5 milioni di tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019. Il settore degli olii vegetali e delle rinfuse alimentari risulta tra i pochi a mostrare una performance decisamente positiva. Il mese di maggio ha visto volumi più che raddoppiati rispetto a quelli dell' anno precedente (153%), contribuendo a chiudere i primi cinque mesi del 2020 con un incremento del 18,7%. Questo trend è ormai consolidato da alcuni anni grazie all' aumento dell' import di olii vegetali alimentari, oltre che industriali da utilizzare nella produzione di biodiesel. Per questo negli ultimi 5 anni, questa merceologia ha registrato un aumento di circa il 55%. Rinfuse solide - Il settore delle rinfuse solide non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante il mese di aprile (-50,6%) ed ha mostrato un risultato anche peggiore durante quello di maggio (-57,8%). Il risultato dei primi 5 mesi dell' anno è caratterizzato da numeri decisamente negativi. I volumi complessivi del Sistema Portuale hanno registrato un calo di oltre 870.000 tonnellate, pari a circa il 50% dei volumi registrati nello stesso periodo del 2019. Funzione industriale - Anche a maggio 2020 il comparto industriale continua con il trend negativo che risulta ancora più acuito dal calo generalizzato della domanda da parte del settore industriale. Nel mese si registra un calo del 48,9% che porta la performance dei primi cinque mesi del 2020 ad un -35,2%. Questo trend è attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato dell' acciaio in Italia ed in parte alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal che prevede una riduzione del livello di produzione nell' impianto di Taranto. Traffico passeggeri - La crisi che aveva in precedenza caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema ha registrato un ulteriore shock a maggio, con una contrazione del 97,2% rispetto allo stesso mese del 2019, portando a -69,8% la variazione del cumulato. Nello specifico, a causa del prolungato stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico ha segnato un -100% rispetto a maggio 2019, riportando una flessione del 74,6% nel progressivo, con 492.574 passeggeri in meno rispetto ai primi cinque mesi del 2019. Per quanto riguarda il traffico passeggeri da navi traghetto, limitato a pochi servizi, si è registrato un calo del 91,8%, inferiore rispetto al mese scorso (-96,4%), con soli 9.338 passeggeri (+5.613 rispetto ad aprile 2020), indice di una, seppur lenta, ripresa del settore.

Genova: Logistica ed economia, dall' emergenza sanitaria alla ripartenza, aprono il BES2020

(FERPRESS) - Genova, 29 GIU - Ha preso l' avvio questa mattina la III edizione del Blue Economy Summit che esplorerà, attraverso convegni, tavole rotonde e talk show in streaming , tutte le filiere produttive del mare e le prospettive del loro riavvio e rilancio a seguito dell' emergenza epidemiologica da COVID-19. A partire dalle 10 , in diretta dal Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, il vice sindaco Stefano Balleari e l' assessore allo sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, Francesco Maresca , introducono la sessione d' apertura dedicata alla logistica e all' economia . Dopo un accenno all' esperienza della pandemia e alle previsioni sul fronte Covid assieme a Matteo Bassetti , direttore della clinica di malattie infettive e tropicali dell' Ospedale San Martino , si parlerà delle ripercussioni sulla competitività portuale nel Mediterraneo, delle strategie con cui i porti hanno affrontato l' emergenza e pianificato la ripartenza, per concludere con le conseguenze logistiche della riorganizzazione delle catene di approvvigionamento. Interverranno, tra gli altri, alla diretta: Nicola Carlone , Ammiraglio Ispettore (CP), Capitaneria di Porto di Genova , Stefano Turchetto , Contrammiraglio - Comandante della 1^a Divisione Navale, Marina Militare e Massimo Giacchetta , Vicepresidente, Camera di Commercio di Genova . Come rilanciare cluster marittimo e logistico nazionale sarà il focus del talk show in chiusura di sessione che vedrà coinvolti i principali attori del settore: Luca Becce , Presidente, Assiterminal , Augusto Cosulich , Amministratore Delegato, Fratelli Cosulich ; Gian Enzo Duci , Presidente, Federagenti Alessandro Laghezza , Presidente, Confetra Liguria Mario Mattioli , Presidente, Confitarma e Federazione del Mare , Stefano Messina , Presidente, Assarmatori e Presidente, Gruppo Messina ; Pietro Spirito , Delegato per l' intermodalità e la logistica, **Assoporti** . Al pomeriggio, alle 14.30 , l' attenzione si sposterà sulle prospettive di sviluppo del Waterfront e del Porto di Genova , elemento fondamentale per lo sviluppo della città. L' emergenza sanitaria e le sue conseguenze hanno infatti imposto nuove sfide alla pianificazione pubblica e privata dello sviluppo dell' interfaccia di Genova con il mare. La prima parte , introdotta dagli assessori del Comune di Genova Simonetta Cenci e Pietro Piciocchi , si focalizzerà su questa trasformazione significativa che dovrà coniugare le esigenze di sviluppo di uno dei settori industriali più importanti della città, le riparazioni navali, con le prospettive del turismo nautico. Ne parleranno tra gli altri: Alessandro Campagna , Direttore Generale, I Saloni Nautici ; Carmen Andriani , Professore Ordinario in Progettazione Architettonica ed Urbana, Università degli Studi di Genova e Beatrice Moretti , Dottore di ricerca e docente a contratto presso il Dipartimento Architettura e Design - dAD della Scuola Politecnica di Genova. La seconda parte , dedicata al Porto di Genova , analizzerà lo stato dell' arte del traffico dell' AdSP Mar Ligure Occidentale, l' ammodernamento delle infrastrutture del Porto di Genova e relative risorse finanziarie allocate, per concludere con le strategie degli operatori del porto (servizi, terminalisti, cantieri). Assieme al Capitano di Corvetta (CP) Valerio Berardi, Capo Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale, Capitaneria di Porto - Guardia Costiera , intervengono : Giampaolo Botta, Direttore Generale , Spediporto , Alberto Amico , Chairman & Director of Technical & Sales, Amico&Co; Roberto Pane , CFO & Executive Board Member, Gruppo Spinelli ; Marco Bisagno , Presidente, Genova Industrie Navali e T. Mariotti ; Gregorio Gavarone , Presidente, Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova e Marco Novella , Presidente del Consiglio di Amministrazione, GNL Med . Le



conclusioni saranno affidate al deputato Edoardo Rixi . Alle 19.30 , il Cooking Show in diretta da Eataly , dedicato al pescato del giorno della Tonnarella di Camogli, darà il via agli appuntamenti enogastronomici con prodotti tipici del nostro mare e concluderà questa intensa prima giornata del Summit.



FerPress

Genova, Voltri

Tutti gli eventi del Blue Economy Summit saranno trasmessi in live streaming . Per accedere e seguire la manifestazione attraverso la piattaforma webinar "Zoom" occorrerà registrarsi - gratuitamente -sul sito www.besummit.it al seguente link . Tramite registrazione si potrà anche interagire con i relatori e ricevere contenuti esclusivi, tra cui gli atti di fine convegno. L' agenda completa della manifestazione è consultabile al seguente link: www.besummit.it/agenda-giugno-2020/ . Per informazioni: info@besummit.it Il Blue Economy Summit rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università degli Studi di Genova, Camera di Commercio di Genova, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi.

Fare sistema per rilanciare economia del mare

Redazione

image_pdfimage_print GENOVA Superare i localismi e fare sistema per rilanciare l'economia del mare, così il vicesindaco Stefano Balleari ha aperto i lavori del Blue Economy Summit, ricordando il ruolo strategico di Genova, primo porto del Mediterraneo, per tutte le attività marittime e la grande e secolare storia della città e del suo scalo. Con questa edizione ha spiegato poi assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca abbiamo deciso di dare un segnale di ripartenza. Sarà importante fare una buona sintesi. Alla fine del convegno infatti proporremo un Blue Book per trasformare in azioni concrete ciò che sarà discusso in queste giornate. Coinvolgeremo tutti gli stakeholder e sarà un'occasione per farci sentire anche a livello nazionale e aiutare la filiera marittima a fronteggiare la crisi causata dall'emergenza.. Dopo un accenno all'esperienza della pandemia e alle previsioni sul fronte Covid assieme a Matteo Bassetti, direttore della clinica di malattie infettive e tropicali dell'Ospedale San Martino, si è parlato delle ripercussioni sulla competitività portuale nel Mediterraneo. In particolare Alessandro Panaro, capo servizio Maritime & Energy SRM, ha mostrato le perdite, anche a due cifre, dei principali porti del mondo a causa dell'epidemia. Ora stiamo assistendo a due fenomeni: quello delle rotte cancellate, che impatteranno per circa 4 milioni di teu e il fenomeno della circumnavigazione del Capo di Buona Speranza per risparmiare i costi del passaggio da Suez. Anche tutti i progetti della Belt & Road Initiative, la cosiddetta via della seta, hanno subito rallentamenti o blocchi. Conclusi gli interventi in agenda, il programma della mattina è andato avanti con il talk show Come rilanciare cluster marittimo e logistico nazionale che ha visto coinvolti i principali attori della portualità. I problemi che il covid ha esasperato esistevano anche prima ha spiegato Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich ovvero le autostrade e i costi non competitivi che non hanno nulla a che vedere con il Covid-19. Bisogna essere ottimisti e agire adesso per poter costruire il futuro. Opinione condivisa da Luca Becce, Presidente di Assoterminal, secondo il quale è giunto il momento di smettere di parlare: Quando una cosa non funziona, bisogna semplicemente farla funzionare. Occorre superare una visione localistica nella gestione dei porti e semplificare il sistema. Noi parliamo di ripartenza ma ci sono comparti che non si sono mai fermati ha aggiunto Matteo Cattani, in rappresentanza di Assarmatori Penso al settore dei traghetti ad esempio, che crea collegamenti portando ricchezza ai territori di riferimento e garantendo continuità territoriale. Noi riteniamo che il tpl e il trasporto combinato passeggeri-merci vadano sostenuti avendo registrato perdite dal 50% al 75%. La nostra posizione ha detto Mario Mattioli, presidente di Confitarma è molto scettica su quanto fatto finora. Credo sia importante dire che non tutto è avvenuto a causa del covid perché abbiamo un paese che si muove fra mille difficoltà. Pre-covid avevamo il 46% delle aziende che avevano problematiche finanziarie con il sistema bancario e il decreto sulla liquidità di fatto non ha semplificato il ricorso a questi aiuti, dimostrando che siamo uno Stato con scarse risorse. Concorde con gli altri interventi Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti che ha sottolineato un dato interessante ovvero che in Italia negli ultimi 5 mesi siamo passati da 27 a 29 milioni di utilizzatori dell'e-commerce, modalità che necessita di una catena logistica diversa da quella del passato. Nel nostro paese manca una vera logistica dell'ultimo miglio che sarà compensata da chi saprà avere idee in tal senso. Bisogna salvaguardare la



necessità della sicurezza della autostrade con la necessità di spostare le merci. Non si può bloccare una regione come la Liguria in un momento così importante. Si deve prendere una decisione sul tema delle concessioni e vanno individuati i responsabili dei danni che superano di molto i 10 milioni quantificati per il crollo del ponte Morandi. Mi aspetto che il governo faccia la sua parte e che anche



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

le istituzioni locali si attivino, ha concluso il presidente di Confetra Liguria. Domani martedì 30, l'attenzione si sposterà su due tematiche verticali di grande impatto. Alla mattina si parlerà di assicurazioni marittime, delle loro evoluzioni in tempo di pandemia e di mutati profili di rischio per gli operatori dell'economia del mare. Al pomeriggio seguirà la sessione dedicata alle professioni dello yachting, dalla progettazione, alla costruzione fino ai mestieri di bordo.

Porto Genova, sequestrati 800mila guanti

Dalla Guardia di finanza. Da inizio epidemia requisiti 6,5 mln

(ANSA) - GENOVA, 29 GIU - Gli uomini del II Gruppo della Guardia di finanza e i funzionari delle dogane di Genova hanno sequestrato nel porto di Genova Pra' 800 mila guanti in lattice. Il carico proveniva dalla Malesia ed era destinato a una azienda di fabbricazione gomma della provincia di Lecco. Secondo quanto emerso, il materiale era sprovvisto della documentazione tecnica che avrebbe dovuto accompagnare il carico e che ne attestasse i requisiti necessari e previsti per la regolare commercializzazione. La merce, per un peso complessivo di 8 tonnellate, è stata sequestrata e i responsabili sono stati denunciati per frode in commercio e vendita di prodotti con segni mendaci. Dall' inizio dell' epidemia, il secondo gruppo ha sequestrato o requisito un totale di circa 6,5 milioni di guanti in lattice, 2,3 milioni di mascherine, 7 mila litri di alcol etilico, oltre 29 mila visiere protettive, 168 mila camici chirurgici e denunciato all' Autorità? Giudiziaria, per vari reati, 12 soggetti responsabili.(ANSA)



Genova, sequestrato carico di 800mila guanti in lattice

Operazione della Guardia di Finanza e dell'agenzia delle entrate

Milano, 29 giu. (askanews) - Sequestrato al porto di Genova-Prà un carico di 800mila guanti in lattice provenienti dalla Malesia e destinati ad una società della provincia di Lecco operante nel settore della fabbricazione della gomma. Il carico, risultato privo di documentazione tecnica che ne attestasse i requisiti previsti per la commercializzazione, è stato intercettato dai Funzionari dell'Ufficio SVA dell'Agenzia delle Dogane di Genova 2 ed i militari del II Gruppo della Guardia di Finanza di Genova, durante la quotidiana attività di monitoraggio dei flussi relativi ai presidi sanitari e medico-chirurgici in transito doganale utilizzati per l'emergenza coronavirus. La merce, per un peso complessivo di 8 tonnellate, è stata quindi sottoposta a sequestro e i responsabili segnalati all'Autorità Giudiziaria del capoluogo ligure per i reati di frode in commercio e vendita di prodotti con segni mendaci. Dall'inizio dell'emergenza epidemiologica, il II Gruppo della Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane genovesi hanno intercettato, sottoposto a sequestro o requisito, un totale di circa 6,5 milioni di guanti in lattice, 2,3 milioni di mascherine, 7.000 litri di alcol etilico, oltre 29.000 visiere protettive, 168.000 camici chirurgici e denunciato all'Autorità Giudiziaria, per vari reati, 12 soggetti responsabili.ca.



Genova: al via oggi il Blue Economy Summit

Convegni, tavole rotonde e talk show in streaming, tutte le filiere produttive del mare

Inizia oggi la III edizione del Blue Economy Summit che esplorerà, attraverso convegni, tavole rotonde e talk show in streaming, tutte le filiere produttive del mare e le prospettive del loro riavvio e rilancio a seguito dell' emergenza epidemiologica da Covid-19. A partire dalle 10, in diretta dal Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi a Genova , il vicesindaco Stefano Balleari e l' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, Francesco Maresca, introdurranno la sessione d' apertura dedicata alla logistica e all' economia. Dopo un accenno all' esperienza della pandemia e alle previsioni sul fronte Covid assieme a Matteo Bassetti, direttore della clinica di malattie infettive e tropicali dell' Ospedale San Martino, si parlerà delle ripercussioni sulla competitività portuale nel Mediterraneo, delle strategie con cui i porti hanno affrontato l' emergenza e pianificato la ripartenza, per concludere con le conseguenze logistiche della riorganizzazione delle catene di approvvigionamento. Interverranno, tra gli altri, alla diretta: Nicola Carlone, ammiraglio ispettore (CP), Capitaneria di Porto di Genova, Stefano Turchetto, contrammiraglio - comandante della 1^a Divisione Navale, Marina Militare e Massimo Giacchetta, vicepresidente della Camera di Commercio di Genova. Come rilanciare cluster marittimo e logistico nazionale sarà il focus del talk show in chiusura di sessione che coinvolgerà i principali attori del settore: Luca Becce, presidente di Assiterminal, Augusto Cosulich, amministratore delegato della Fratelli Cosulich; Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria Mario Mattioli, presidente di Confitarma e Federazione del Mare, Stefano Messina, presidente di Assarmatori e presidente del Gruppo Messina; Pietro Spirito, delegato per l' intermodalità e la logistica di Assoport. Al pomeriggio, alle 14.30, l' attenzione si sposterà sulle prospettive di sviluppo del waterfront e del porto di Genova , elemento fondamentale per lo sviluppo della città. L' emergenza sanitaria e le sue conseguenze hanno imposto nuove sfide alla pianificazione pubblica e privata dello sviluppo dell' interfaccia di Genova con il mare. La prima parte, introdotta dagli assessori del Comune di Genova Simonetta Cenci e Pietro Piciocchi, si focalizzerà su questa trasformazione che dovrà coniugare le esigenze di sviluppo di uno dei settori industriali più importanti della città, le riparazioni navali, con le prospettive del turismo nautico. Ne parleranno tra gli altri: Alessandro Campagna, direttore generale dei Saloni Nautici; Carmen Andriani, professore ordinario in Progettazione Architettonica e Urbana dell' Università di Genova e Beatrice Moretti, dottore di ricerca e docente a contratto presso il Dipartimento Architettura e Design - dAD della Scuola Politecnica di Genova. La seconda parte, dedicata al porto di Genova, analizzerà lo stato dell' arte del traffico dell' AdSP Mar Ligure Occidentale, l' ammodernamento delle infrastrutture del porto di Genova e le relative risorse finanziarie allocate, per concludere con le strategie degli operatori del porto (servizi, terminalisti, cantieri). Assieme al capitano di corvetta (CP) Valerio Berardi, capo Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale, della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, intervengono: Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, Alberto Amico, chairman & director of Technical & Sales, Amico&Co; Roberto Pane, cfo & executive board member del Gruppo Spinelli; Marco Bisagno, presidente di Genova Industrie Navali e T. Mariotti; Gregorio Gavarone, presidente di Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova e Marco Novella, presidente del cda di GNL Med. Le conclusioni saranno affidate al deputato Edoardo Rixi. Alle 19.30, il cooking show in diretta da Eataly, dedicato al pescato del



giorno della Tonnarella di Camogli, darà il via agli appuntamenti enogastronomici con prodotti tipici del mare ligure e concluderà questa prima giornata del summit. **PARTECIPAZIONE** . Tutti gli eventi del Blue Economy Summit saranno trasmessi in live streaming . Per accedere e seguire



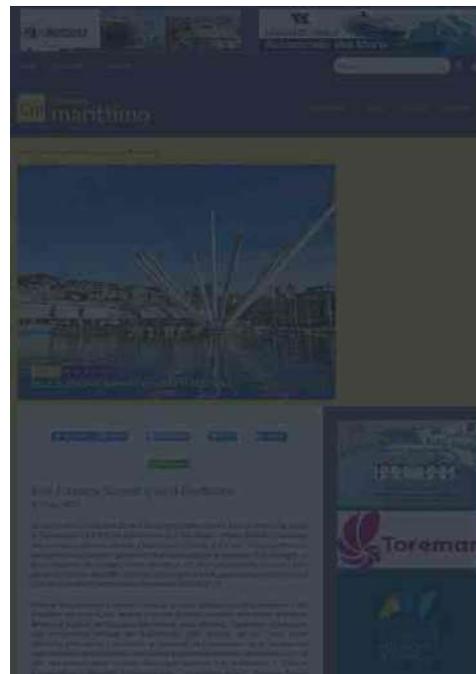
BizJournal Liguria

Genova, Voltri

la manifestazione attraverso la piattaforma webinar "Zoom" occorrerà registrarsi - gratuitamente -sul sito www.besummit.it al seguente link . Tramite registrazione si potrà anche interagire con i relatori e ricevere contenuti esclusivi, tra cui gli atti di fine convegno. L' agenda completa della manifestazione è consultabile al seguente link: www.besummit.it/agenda-giugno-2020/ . Per informazioni: info@besummit.it Il Blue Economy Summit rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università di Genova, Camera di Commercio di Genova, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandatori Mediatori Marittimi.

Blue Economy Summit al via la III edizione

29 Jun, 2020 Al via stamani la III edizione del Blue Economy Summit dalle ore 10,00 in diretta dal Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi di Genova, il vice sindaco Stefano Balleari e l' assessore allo sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, Francesco Maresca , introducono la sessione d' apertura dedicata alla logistica e all' economia. Fino al 3 luglio, un ricco calendario di convegni, tavole rotonde e talk show in streaming, durante i quali verranno trattati i temi delle filiere produttive del mare e le prospettive del loro riavvio e rilancio a seguito dell' emergenza epidemiologica da COVID-19. Stamani nella sessione di apertura dopo un accenno all' esperienza della pandemia e alle previsioni sul fronte Covid assieme a Matteo Bassetti , direttore della clinica di malattie infettive e tropicali dell' Ospedale San Martino, sono affrontati i temi delle ripercussioni sulla competitività portuale nel Mediterraneo, delle strategie con cui i porti hanno affrontato l' emergenza e pianificato la ripartenza, per concludere con le conseguenze logistiche della riorganizzazione delle catene di approvvigionamento. Interverranno, tra gli altri, alla diretta: Nicola Carlone, Ammiraglio Ispettore (CP), Capitaneria di Porto di Genova, Stefano Turchetto , Contrammiraglio - Comandante della 1^a Divisione Navale, Marina Militare e Massimo Giacchetta , Vicepresidente, Camera di Commercio di Genova. Come rilanciare cluster marittimo e logistico nazionale è il focus del talk show in chiusura di sessione che vede coinvolti i principali attori del settore: Luca Becce , Presidente, Assiterminal, Augusto Cosulich , Amministratore Delegato, Fratelli Cosulich; Gian Enzo Duci , Presidente, Federagenti Alessandro Laghezza , Presidente, Confetra Liguria Mario Mattioli , Presidente, Confitarma e Federazione del Mare, Stefano Messina , Presidente, Assarmatori e Presidente, Gruppo Messina; Pietro Spirito, Delegato per l' intermodalità e la logistica, **Assoport**. Al pomeriggio, alle 14.30, l' attenzione si sposta sulle prospettive di sviluppo del Waterfront e del Porto di Genova , elemento fondamentale per lo sviluppo della città. L' emergenza sanitaria e le sue conseguenze hanno infatti imposto nuove sfide alla pianificazione pubblica e privata dello sviluppo dell' interfaccia di Genova con il mare. La prima parte , introdotta dagli assessori del Comune di Genova Simonetta Cenci e Pietro Piciocchi, si focalizzerà su questa trasformazione significativa che dovrà coniugare le esigenze di sviluppo di uno dei settori industriali più importanti della città, le riparazioni navali, con le prospettive del turismo nautico. Ne parleranno tra gli altri: Alessandro Campagna, Direttore Generale, I Saloni Nautici; Carmen Andriani, Professore Ordinario in Progettazione Architettonica ed Urbana, Università degli Studi di Genova e Beatrice Moretti, Dottore di ricerca e docente a contratto presso il Dipartimento Architettura e Design - dAD della Scuola Politecnica di Genova. La seconda parte, dedicata al Porto di Genova, analizzerà lo stato dell' arte del traffico dell' AdSP Mar Ligure Occidentale, l' ammodernamento delle infrastrutture del Porto di Genova e relative risorse finanziarie allocate, per concludere con le strategie degli operatori del porto (servizi, terminalisti, cantieri). Assieme al Capitano di Corvetta (CP) Valerio Berardi, Capo Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale, Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, intervengono: Giampaolo Botta, Direttore Generale, Spediporto, Alberto Amico, Chairman & Director of Technical & Sales, Amico&Co; Roberto Pane, CFO & Executive Board Member, Gruppo Spinelli; Marco Bisagno, Presidente, Genova Industrie Navali e T. Mariotti; Gregorio Gavarone, Presidente, Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova e Marco Novella, Presidente del Consiglio di Amministrazione, GNL Med. Le conclusioni saranno affidate al deputato Edoardo Rixi. Alle 19.30, il Cooking Show in diretta da Eataly, dedicato al pescato del giorno della





Corriere Marittimo

Genova, Voltri

questa intensa prima giornata del Summit. **PARTECIPAZIONE.** Tutti gli eventi del Blue Economy Summit saranno trasmessi in live streaming. Per accedere e seguire la manifestazione attraverso la piattaforma webinar 'Zoom' occorrerà registrarsi - gratuitamente -sul sito. Tramite registrazione si potrà anche interagire con i relatori e ricevere contenuti esclusivi, tra cui gli atti di fine convegno.

Primo Magazine

Genova, Voltri

Blue Economy Summit 2020

GAM EDITORI

29 giugno 2020 - Oggi lunedì 29 giugno prenderà l'avvio la III edizione del Blue Economy Summit che esplorerà, attraverso convegni, tavole rotonde e talk show in streaming, tutte le filiere produttive del mare e le prospettive del loro riavvio e rilancio a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. A partire dalle 10, in diretta dal Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, il vice sindaco Stefano Balleari e l'assessore allo sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, Francesco Maresca, introdurranno la sessione d'apertura dedicata alla logistica e all'economia. Dopo un accenno all'esperienza della pandemia e alle previsioni sul fronte Covid assieme a Matteo Bassetti, direttore della clinica di malattie infettive e tropicali dell'Ospedale San Martino, si parlerà delle ripercussioni sulla competitività portuale nel Mediterraneo, delle strategie con cui i porti hanno affrontato l'emergenza e pianificato la ripartenza, per concludere con le conseguenze logistiche della riorganizzazione delle catene di approvvigionamento. Come rilanciare cluster marittimo e logistico nazionale sarà il focus del talk show in chiusura di sessione che vedrà coinvolti i principali attori del settore: Luca Becce, Presidente, Assiterminal, Augusto Cosulich, Amministratore Delegato, Fratelli Cosulich; Gian Enzo Duci, Presidente, Federagenti Alessandro Laghezza, Presidente, Confetra Liguria Mario Mattioli, Presidente, Confitarma e Federazione del Mare, Stefano Messina, Presidente, Assarmatori e Presidente, Gruppo Messina, Pietro Spirito, Delegato per l'intermodalità e la logistica, **Assoport**. Al pomeriggio, alle 14.30, l'attenzione si sposterà sulle prospettive di sviluppo del Waterfront e del Porto di Genova, elemento fondamentale per lo sviluppo della città. L'emergenza sanitaria e le sue conseguenze hanno infatti imposto nuove sfide alla pianificazione pubblica e privata dello sviluppo dell'interfaccia di Genova con il mare. La prima parte, introdotta dagli assessori del Comune di Genova Simonetta Cenci e Pietro Piciocchi, si focalizzerà su questa trasformazione significativa che dovrà coniugare le esigenze di sviluppo di uno dei settori industriali più importanti della città, le riparazioni navali, con le prospettive del turismo nautico. Ne parleranno tra gli altri: Alessandro Campagna, Direttore Generale, I Saloni Nautici; Carmen Andriani, Professore Ordinario in Progettazione Architettonica ed Urbana, Università degli Studi di Genova e Beatrice Moretti, Dottore di ricerca e docente a contratto presso il Dipartimento Architettura e Design - dAD della Scuola Politecnica di Genova. La seconda parte, dedicata al Porto di Genova, analizzerà lo stato dell'arte del traffico dell'AdSP Mar Ligure Occidentale, l'ammodernamento delle infrastrutture del Porto di Genova e relative risorse finanziarie allocate, per concludere con le strategie degli operatori del porto (servizi, terminalisti, cantieri). Alle 19.30, il Cooking Show in diretta da Eataly, dedicato al pescato del giorno della Tonnarella di Camogli, darà il via agli appuntamenti enogastronomici con prodotti tipici del nostro mare e concluderà questa intensa prima giornata del Summit. **PARTECIPAZIONE.** Tutti gli eventi del Blue Economy Summit saranno trasmessi in live streaming. Per accedere e seguire la manifestazione attraverso la piattaforma webinar "Zoom" occorrerà registrarsi - gratuitamente - sul sito www.besummit.it al seguente link. Tramite registrazione si potrà anche interagire con i relatori e ricevere contenuti esclusivi, tra cui gli atti di fine convegno.





I porti del Mar Ligure Orientale

La presidente Roncallo: «Più forza alle ferrovie»

Un calo delle merci, in termini di tonnellate, di oltre il 20% e non poche incognite per la seconda parte del 2020. «I porti della Spezia e Carrara - spiega Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale - hanno perso a causa dell'emergenza coronavirus un'importante quota di traffici a partire dallo scorso marzo. Ci auguriamo di poter recuperare il lavoro perso, ma sappiamo che questa ripresa non potrà essere immediata». La prima richiesta da parte dei vertici del sistema portuale che si divide tra Liguria e Toscana, necessaria per consentire agli scali una pronta ripresa e una crescita a medio-lungo termine, è un immediato investimento sulle infrastrutture: in particolare il completamento del raddoppio della ferrovia Pontremolese. «Si tratta - prosegue Roncallo - di un'opera che il territorio attende da anni: il Nord e Centro Italia ma anche il Sud Europa sono da sempre i mercati di riferimento in particolare per il porto della Spezia verso i quali dobbiamo garantire un servizio sempre più efficiente e veloce. Senza la Pontremolese però, sarà molto difficile aumentare i volumi e conquistare nuove quote di business». Nei giorni scorsi il governo ha stanziato 92 milioni di euro per il raddoppio della ferrovia Pontremolese, oggi a binario unico e con pendenze e tempi di percorrenza ottocenteschi, che si aggiungono ai circa 90 già disponibili per completare il doppio binario nei 64 chilometri mancanti e realizzare la galleria di valico. Anche se non ci sono ancora certezze, il finanziamento, spalmato su 13 anni, potrebbe vedere i primi interventi dal 2021 da parte di Rfi, che è soggetto attuatore. La linea Pontremolese era considerata strategica già nel 1860 da Cavour, che riteneva indispensabile per il nascente Stato italiano un collegamento che connettesse il porto della Spezia con Parma e, quindi, con la Pianura Padana e poi verso il Brennero. Di fondamentale importanza per Roncallo, sarà quindi lo sviluppo del trasporto merci su ferro, così da rendere sempre più efficiente dal punto di vista logistico l'intero sistema portuale. «Il vero punto di forza dello scalo spezzino - analizza Roncallo - in questo momento è l'area retroportuale di Santo Stefano di Magra: si estende per circa 88 mila metri quadrati ed è situata ad una distanza di circa otto chilometri dal porto. Questa zona a disposizione dei traffici che toccano le nostre banchine offre la possibilità di spostare su rotaia le merci, riducendo il traffico su gomma, con l'utilizzazione delle aree al servizio diretto del porto». Nella zona retroportuale è operativo da alcuni mesi il Centro unico per i Servizi alle merci realizzato grazie a un investimento da oltre tre milioni e 600 mila euro dall'Autorità di sistema. Il porto spezzino è stato il primo in Italia a mettersi in regola con la nuova normativa europea, che porterà a tempi di attesa più brevi sui controlli e maggiore efficienza. Tutte le verifiche necessarie vengono fatte contemporaneamente: le merci passano all'interno di uno scanner molecolare fornito dall'Agenzia delle Entrate. I prodotti deperibili possono inoltre essere verificati all'interno di speciale celle frigorifere. Ci sono poi spazi coperti per rendere agevoli le aperture dei container in qualsiasi condizione meteo. M. D'A. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Operai sospesi nel vuoto «Dal porto immagini-choc»

Due marittimi in piedi sui tiranti della gru di una nave senza alcuna protezione La rabbia dei sindacati: «Un caso inquietante, chiederemo conto agli armatori»

LA SPEZIA Quando ha ricevuto le foto, prima ha trasecolato, poi ne ha fatto una denuncia social affinché tutti potessero vedere quanto accaduto sabato mattina in porto: due marittimi in piedi sui tiranti della gru della nave, sospesi nel vuoto, aggrappati con le mani sulle funi d'acciaio e senza i benché minimi dispositivi di protezione. Un'operazione molto pericolosa, quella immortalata in alcuni scatti da un operatore del porto e pubblicate dal segretario provinciale della Filt Cgil, Fabio Quaretti, che ha portato gli stessi sindacati ad attaccare duramente per chiedere non solo l'adozione dei protocolli per la sicurezza del lavoro, ma anche una verifica sul rispetto delle regole che impongono, per diverse operazioni portuali, l'utilizzo di società specializzate e non l'impiego del personale di bordo. «Immagini inquietanti» tagliano corto i sindacalisti Fabio Quaretti di Filt Cgil e Marco Furetti di Uiltrasporti, che sottolineano di aver chiesto, attraverso l'intervento dei Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza del porto, la convocazione urgente del comitato di igiene e sicurezza «per chiarire quanto avvenuto. È intollerabile in un porto come il nostro assistere a scene di questo tipo, con marittimi sospesi nel vuoto e senza alcuna misura di protezione. La vita dei marittimi vale quanto quella di ogni altro lavoratore e non è pensabile che venga chiesto loro di metterla a repentaglio, per di più per effettuare operazioni che non gli competerebbero: le operazioni portuali - lamentano i sindacalisti - devono essere svolte dai portuali, formati ed organizzati per compierle in sicurezza. Non lasceremo che gli armatori scardinino il sistema di regole che ha consentito lo sviluppo degli scali italiani ricorrendo all'autoproduzione. La sicurezza dei lavoratori viene prima dei profitti». «C'è una questione di sicurezza che non può essere elusa - rilancia Fabio Quaretti di Filt Cgil -, ma c'è anche un tema non secondario, quello occupazionale, e per questo abbiamo chiesto all'**Autorità portuale** di indagare anche per capire se la nave stesse effettuando lavorazioni portuali con personale di bordo, quando invece quelle attività sono di competenza di personale qualificato delle società che operano nel porto. Gli armatori si sbagliano se pensano di poter ricorrere all'autoproduzione, facendo svolgere queste lavorazioni ai propri marittimi e scardinando il sistema di regole che con fatica abbiamo contribuito a creare per tutelare il lavoro e la qualità del lavoro **portuale**». Il tema dell'autoproduzione è da tempo al centro di un'aspra battaglia tra armatori e sindacati, con i primi decisi a gestire in proprio attività oggi svolte da società del porto, e i secondi che solo pochi giorni fa, per questo motivo, hanno proclamato uno sciopero nazionale di 24 ore per il prossimo 24 luglio. La vicenda è destinata ben presto a varcare le aule del Parlamento per effetto di un'interrogazione che potrebbe essere presentata da alcuni esponenti del Gruppo Misto. Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

Operai sospesi nel vuoto, sindacati furiosi: "Prima sicurezza poi profitto"

Cgil, Cisl e Uil diffondono alcune immagini risalenti ai giorni scorsi in cui due operai sono al lavoro su una piattaforma. La denuncia: "Non hanno nessuna protezione. Chiesto tavolo urgente del comitato di igiene e sicurezza".

La Spezia - "Le immagini che ci sono state inviate sabato mattina dal **porto** di Spezia sono a dir poco inquietanti: marittimi sospesi nel vuoto senza alcuna misura di protezione." Così Fabio Quaretti, Filt Cgil, Marco Moretti, Fit Cisl e Marco Furletti, Uiltrasporti, che continuano: "Abbiamo richiesto tramite gli Rls di sito del **porto** la convocazione urgente del comitato di igiene e sicurezza per chiarire quanto avvenuto. È intollerabile in un **porto** come il nostro assistere a scene di questo tipo. La vita dei marittimi vale quanto quella di ogni altro lavoratore e non è pensabile che venga chiesto loro di metterla a repentaglio, per di più per effettuare operazioni che non gli competono, come probabilmente stava avvenendo. Le operazioni portuali devono essere svolte dai portuali, formati ed organizzati per compierle in sicurezza. Non lasceremo che gli armatori scardinino il sistema di regole che ha consentito lo sviluppo degli scali italiani ricorrendo all' autoproduzione. La sicurezza dei lavoratori viene prima dei profitti." Lunedì 29 giugno 2020 alle 17:12:24 Redazione.



Il Sole 24 Ore

Ravenna

Ravenna-Rimini-Forlì. La riapertura dell' Aquafan è un segnale di fiducia e di speranza per l' industria delle vacanze. Anche l' agroalimentare è pronto a una rapida ripartenza

Il riscatto della Romagna passa ancora dal turismo

Giovanna Mancini

«Molti colleghi sono ancora in dubbio se aprire o meno quest' estate. Ma io non potevo tenere chiusi due simboli della Riviera Romagnola». Beppe Costa, presidente e amministratore di Costa Edutainment, è consapevole delle difficoltà di gestire un parco divertimento, e in particolare un parco acquatico, in epoca di distanziamento sociale e crisi economica. Ma ha deciso che, dopo il Parco di Oltremare e l' Acquario di Cattolica, domani aprirà anche Aquafan e Italia in miniatura. Perché la cosa più importante, in questo momento, è lanciare un segnale di ripartenza e normalità. Normalità. Difficile in qualunque contesto, di questi tempi, figuriamoci nel settore turistico, il più colpito dalla crisi, che in Romagna vale il 50% del Pil territoriale. «Solo in queste settimane si comincia davvero a capire la portata del problema - osserva il presidente di Confindustria Romagna, Paolo Maggioli -. Bisognerà vedere chi ha la forza di aprire e chi no, se una maggiore presenza di italiani riuscirà a compensare almeno in parte il calo degli stranieri». In tempi normali la stagione sarebbe avviata già da due mesi, con migliaia di dipendenti stagionali già al lavoro. E invece molti stabilimenti e alberghi sono ancora chiusi. Secondo i dati diffusi dalla Regione Emilia-Romagna, nei primi quattro mesi dell' anno le presenze sono crollate del 60,3% in provincia di Rimini, una delle capitali del turismo italiano, del 64,9% in quella di Forlì-Cesena e del 66,9% nel Ravennate. Ma Maggioli cerca di vedere anche il bicchiere mezzo pieno: «Questa situazione potrebbe accelerare finalmente quel percorso di riqualificazione e digitalizzazione delle strutture ricettive di cui si parla da tempo, ma che ora è necessario. Per farlo, però, le imprese hanno bisogno di aiuti e incentivi pubblici». Ma non di solo turismo vive la Romagna: i distretti delle calzature e degli imbottiti o delle macchine per il legno nel Forlivese, il porto di Ravenna, la filiera agroalimentare disegnano un territorio industriale che, con il suo milione di abitanti, chiede di essere riconosciuto come area metropolitana unica, in modo da avere più voce e più forza nelle sedi istituzionali: «Come Confindustria lo abbiamo fatto da tempo, ora tocca alla parte amministrativa - spiega Maggioli -. È una partita importante, che potrebbe aiutare la ripartenza». Tra i settori che hanno sofferto meno la crisi c' è quello agroalimentare, una voce ancora minore nell' economia territoriale, ma in rapida crescita. «L' emergenza sanitaria ha toccato il business del nostro gruppo in maniera non troppo significativa - conferma Francesco Berti, amministratore delegato di Amadori, azienda specializzata nel settore avicolo, che ha chiuso il 2019 con ricavi per 1,3 miliardi - grazie a una strategia di lungo periodo che da anni ci vede concentrati sulla diversificazione dei canali distributivi». Il crollo del settore HoReCa è stato parzialmente compensato dall' aumento dei consumi domestici e l' obiettivo del gruppo è chiudere l' anno consolidando i risultati, anche se il secondo semestre sarà decisivo. «Prevediamo un graduale ritorno alla normalità nel medio periodo - aggiunge Berti - sostenuto da un' offerta ad alto contenuto di servizio e prodotti pronti all' uso». La partita della ripresa, per la Romagna, deve però fare i conti soprattutto con temi scottanti come le infrastrutture, la logistica e le risorse energetiche. «Le infrastrutture sono il nostro punto debole - ammette Maggioli -. Il potenziamento della E45, tema abbandonato negli ultimi anni, deve tornare a essere una priorità, assieme al prolungamento dell' Alta





Il Sole 24 Ore

Ravenna

Velocità da Bologna alla Romagna e poi alla dorsale adriatica». Sembra essere invece a un punto di svolta lo sviluppo del porto di Ravenna, uno dei più importanti del Paese, dopo l'assegnazione al Consorzio Stabile Grandi Lavori, avvenuta poche settimane fa, dei lavori di scavo dei fondali previsti nel piano da 235 milioni di euro per lo sviluppo del Ravenna Port Hub. «Dopo anni di battaglie legali, finalmente ci siamo - commenta Maggioli -. Si tratta di una grande opportunità per l'economia e l'occupazione del nostro territorio. Ora speriamo che si sblocchi anche il fermo alle estrazioni al largo delle coste di Ravenna imposto dal decreto "Blocca-Trivelle"». Un potenziale enorme, visto che Ravenna rappresenta il più importante distretto dell'off-shore in Italia, con 22 piattaforme sulle 106 presenti nel Paese e un'avanzata industria di tecnologie per la ricerca e lo sfruttamento dei giacimenti. Lo conferma la decisione di Eni di realizzare qui il più grande polo per lo stoccaggio della CO2 in Italia, progetto ripartito da pochi giorni con il plauso del premier Giuseppe Conte. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Intervista

Porti, strade e ferrovie per uscire dall' emergenza

MARCO MORINO - Ripartire dalle infrastrutture e dalla logistica, dando così una forte spinta alla ripresa della locomotiva Emilia-Romagna dopo la crisi acuta dell' emergenza Covid-19. Ripartire dal polo logistico di Piacenza, che ha lanciato la sfida ad Alessandria e al centro di Rivalta Scrivia per ospitare un hub intermodale in aperta concorrenza con il Basso Piemonte. Un' opera che sia al servizio dei porti liguri (soprattutto Genova e La Spezia) e capace di intercettare i traffici, in particolare quelli via ferro, diretti verso l' Europa. Ripartire dal **porto di Ravenna**, leader per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero, al centro di un vasto programma di sviluppo che prevede, tra l' altro, il potenziamento dello scalo ferroviario merci e un investimento da 235 milioni per l' escavo dei fondali. Ripartire da un pacchetto di una ventina di opere viarie di importanza strategica per la competitività di alcuni distretti industriali di rilevanza internazionale, in grado di mobilitare investimenti pubblici per un importo complessivo di circa 3,9 miliardi di euro. Tra queste, indicate come prioritarie sia dalla Regione sia da Confindustria Emilia-Romagna, ci sono: il Passante di Bologna; la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo; l' autostrada regionale Cispadana (tra Reggio Emilia e Ferrara); il Corridoio Ti-Bre; terza e quarta corsia lungo le autostrade A1-A13-A14. Accanto ad altre opere viarie di minore impatto socio-economico ma di grande rilevanza sul piano locale come, tra le altre, la tangenziale di Mirandola o la Complanare nord tra Bologna-San Lazzaro e Ponte Rizzoli. La Regione Emilia-Romagna torna a insistere sul nodo cruciale delle opere pubbliche. Lo fa attraverso una lettera che l' assessore alle Infrastrutture e trasporti, Andrea Corsini, ha indirizzato nelle scorse settimane alla ministra Paola De Micheli, con il pressante invito ad accelerare la ripartenza di una serie di interventi infrastrutturali - strade e autostrade - in agenda da tempo e il cui percorso rischia di subire un ulteriore rallentamento a causa dei contraccolpi della pandemia. Spiega l' assessore Corsini: «Nella difficile situazione che stiamo vivendo, la realizzazione di alcune delle principali opere viarie programmate sul territorio regionale può rivelarsi un fattore decisivo per favorire la ripartenza dell' economia regionale e la competitività dei più importanti distretti industriali dell' Emilia-Romagna, in primis ceramiche e biomedicale. Per questo ci sentiamo in dovere di rivolgere alla ministra De Micheli un pressante invito ad accelerare il più possibile le procedure per la progettazione degli interventi, l' affidamento dei lavori e l' avvio dei cantieri. Bisogna dare una risposta positiva nei tempi più rapidi possibili alle esigenze espresse dal territorio, anche per agevolare la ripresa dell' apparato produttivo dopo il blocco delle attività economiche imposto dall' emergenza sanitaria». Tra le opere immediatamente cantierabili di competenza Anas citate nella lettera sottoscritta da Corsini, figurano il nodo stradale di Casalecchio di Reno-stralcio nord e la tangenziale di Reggio Emilia. Per entrambe si auspica un' accelerazione delle procedure di gara per l' affidamento dei lavori. L' Emilia-Romagna è una regione tra le più avanzate del Paese e d' Europa. È una delle aree europee a più forte componente industriale, fondata spesso su filiere geograficamente concentrate e con una elevatissima vocazione all' export (il più alto in Italia in termini pro-capite), con le connesse esigenze e ricadute in termini di logistica, cioè di spedizioni delle merci. In questo scenario, la Giunta Bonaccini riserva una particolare attenzione allo sviluppo del trasporto merci su ferro, in alternativa al trasporto stradale. Tra le azioni qualificanti sono previsti il potenziamento dei collegamenti ferroviari con il **porto**





Il Sole 24 Ore

Ravenna

di **Ravenna**, a beneficio del traffico passeggeri e merci e l'eliminazione dei colli di bottiglia lungo la rete ferroviaria regionale. Senza trascurare il tema del potenziamento e della migliore integrazione dei collegamenti ferroviari tra Piacenza e Milano, oggi qualitativamente e quantitativamente insufficienti a dare risposte moderne ed efficienti alle esigenze di un ampio territorio dell'area emiliana. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Traffici portuali, a maggio crollo del 25 per cento

L'emergenza Coronavirus produce ancora effetti disastrosi

I traffici portuali dei primi cinque mesi del 2020 ammontano a 8,8 milioni di tonnellate di merce, in calo del 18,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con il mese di maggio che ha registrato una movimentazione pari a 1,6 milioni di tonnellate e una diminuzione del 25,7% rispetto a 12 mesi fa. L'emergenza Coronavirus produce ancora i suoi effetti disastrosi sui porti internazionali. In maggio - sulla base dei dati forniti dalle **Adsp** - Genova ha perso il 30,6%, Napoli il 23%, Savona 23,9%. A determinare il risultato negativo il comparto agroalimentare che ha perso nei primi 5 mesi dell'anno il 10,9%. La contrazione riguarda soprattutto i beni di prima necessità destinati al commercio, ovvero i cereali, il grano e il mais, che hanno risentito sia della minore domanda causata dalla chiusura della ristorazione e dell'assenza di turisti, sia dell'accumulo di scorte alla fine dello scorso anno. Gli scarsi arrivi via nave sono stati, in parte, compensati dagli arrivi dall'Ungheria e dall'est Europa via treno, risultato molto competitivo grazie a politiche di sostegno al ferroviario e a politiche daziarie. Continuano ad essere in calo le farine (-15,6%), mentre sono in continuo aumento gli sbarchi di semi oleosi, con 444.917 tonnellate (+50,9%) destinate al ciclo industriale, provenienti in gran parte dal Brasile e legate agli alti standard di fabbisogno, grazie alla produzione in aumento nel nostro porto. I materiali da costruzione, con 1.528.693 tonnellate movimentate, hanno registrato nei primi 5 mesi del 2020 una flessione del 23,9%. Il calo nei primi cinque mesi è l'ovvia conseguenza della chiusura e della ripartenza molto lenta delle aziende del distretto ceramico. Segnale positivo è, però, la ripartenza dei treni delle argille che collegano il nostro porto con Dinazzano e che erano stati sospesi fino ad aprile. Forte calo anche dei prodotti metallurgici. Per i contenitori il calo da gennaio è dell'8,5%. Nel solo mese di maggio la flessione è del 5,3%. Il numero delle toccate delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a 180 contro le 214 del periodo gennaio-maggio 2019. Azzerate le crociere nel nostro porto, in linea con il resto del settore in cui il coronavirus ha avuto un impatto durissimo, ma è di pochi giorni fa la notizia che Royal Caribbean ha scelto Ravenna come home port per il 2021. I.t.



Informare

Ravenna

Traffico nel porto di Ravenna in calo del -25,7% a maggio

Nei primi cinque mesi di quest' anno la flessione è stata del -18,8% A maggio si è acuito ulteriormente l' impatto sull' attività del **porto** di **Ravenna** delle misure assunte per contenere la pandemia di coronavirus. Lo scorso mese i volumi di merci movimentati dallo scalo sono stati pari a 1,64 milioni di tonnellate, con una flessione del -25,7% sul maggio 2019. Nel solo settore delle merci varie sono state movimentate 186mila tonnellate di carichi containerizzati (-1,0%), 104mila tonnellate di rotabili (-27,4%) e 332mila tonnellate di altre merci (-40,2%). Nel segmento delle rinfuse liquide i prodotti petroliferi sono ammontati a 164mila tonnellate (-18,4%), i prodotti chimici a 68mila tonnellate (-10,6%) e le derrate alimentari e i mangimi a 122mila tonnellate (-4,5%). Le rinfuse solide hanno totalizzato 662mila tonnellate (-27,6%). Nei primi cinque mesi di quest' anno lo scalo portuale ravennate ha movimentato complessivamente 8,88 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -18,8% sul corrispondente periodo del 2019. Le merci containerizzate si sono attestate a 932mila tonnellate (-8,5%) e sono state realizzate con una movimentazione di container pari a 81mila teu (-8,5%). I rotabili sono calati del -19,4% a 528mila tonnellate e le altre merci varie del -29,1% a 2,16 milioni di tonnellate. Il traffico petrolifero è stato di 835mila tonnellate (-16,2%) e quello delle altre rinfuse liquide di 802mila tonnellate (-4,7%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 3,62 milioni di tonnellate (-17,2%).

Traffico nel porto di Ravenna in calo del -25,7% a maggio

Nei primi cinque mesi di quest'anno lo scalo portuale ravennate ha movimentato complessivamente 8,88 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -18,8% sul corrispondente periodo del 2019. Le merci containerizzate si sono attestate a 932mila tonnellate (-8,5%) e sono state realizzate con una movimentazione di container pari a 81mila teu (-8,5%). I rotabili sono calati del -19,4% a 528mila tonnellate e le altre merci varie del -29,1% a 2,16 milioni di tonnellate. Il traffico petrolifero è stato di 835mila tonnellate (-16,2%) e quello delle altre rinfuse liquide di 802mila tonnellate (-4,7%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 3,62 milioni di tonnellate (-17,2%).

Periodo	Volume (milioni di tonnellate)	Variazione (%)
Maggio 2020	1,64	-25,7%
Maggio 2019	2,18	

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Carrara ora corteggia le crociere

In arrivo terminalista ad hoc, trend positivo

Libero Red DolceA metà del decennio appena trascorso il porto di Carrara pare destinato al declino. Traffici in calo, poche idee, persino il sequestro di una banchina. Poi, dal 2016, l'apparentemente esangue scalo fa segnare il segno più per tre bilanci di fila. Nel 2018 la presidente dell' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, fa una "profezia" sull'anno successivo: «Nel 2019 raddoppio dei traffici rispetto al 2016». È l'anno del suo insediamento, dopo la riforma che accorpa Carrara a La Spezia. Aveva visto bene: nel 2019 i volumi raddoppieranno, mettendo a tacere qualche ansia sulla subalternità apuana all'area ligure. Il porto di Marina quest'anno sta fisiologicamente scontando un rallentamento dovuto al lockdown, ma di fronte a sé ha alcune sfide - ampliamento, un nuovo operatore per la crocieristica, nuovo collegamento ferroviario - che possono segnare il destino. Vulgata vuole che il merito del rilancio sia da attribuire al gruppo Grendi, famiglia marittima genovese di grande tradizione insediatasi a fine 2015 a Carrara. Ai vertici dell'azienda i fratelli Costanza e Antonio Musso.

Operatore piccolo, in rapporto a certi colossi, e che puntare tutto su Carrara trasferendo il proprio hub da Savona. In quegli anni La Porto Spa dello storico armatore Enrico Bogazzi sta d'altronde riducendo la portata dei suoi affari nel porto dove ha regnato. La mossa imprenditoriale di Grendi, che si occupa di ro-ro, si rivelerà azzeccata, tanto che il gruppo e il porto di Marina crescono assieme. I dati sono lì a dimostrarlo: da un valore complessivo di 1 milione e 400 mila tonnellate nel 2015 si passa a quasi 2 milioni nel 2017, che vengono superati nel 2018. L'impatto del consolidamento del traffico containers e rotabili, inaugurato nel 2016 e svolto dal Gruppo Grendi che collega Marina di Carrara con la Sardegna è innegabile. Dietro il rilancio però c'è una strategia più complessa, e sarebbe banalizzante attribuirlo alla sola presenza del nuovo player. Ed è la presidente Roncallo a sottolinearlo: «Grendi ha sicuramente fatto un ottimo lavoro e lo sta facendo tutt'ora, ma anche l'introduzione di un terzo operatore, il terminal Mdc, ha dato un contributo importante al riavvio dei traffici. Nel 2020 registreremo purtroppo un calo ma speriamo che il peggio sia passato e che si possa registrare una ripresa nella seconda parte dell'anno o nel 2021». Oggi il porto conta su tre operatori terminalisti, ognuno dei quali è specializzato in traffici di diverso tipo (project cargo, ro-ro, rinfuse e containers). E novità sono in arrivo. «A breve, un quarto operatore svilupperà il comparto crocieristico mentre nel medio periodo, il nuovo Piano Regolatore metterà ordine in queste attività, portando a levante tutto il settore commerciale e dando allo stesso maggiori spazi e lasciando a ponente crociere e nautica», spiega Roncallo. Su questo il presidente della Regione Enrico Rossi è intervenuto con una lettera per chiedere attenzione sul profilo ambientale: sia per lo storico problema dell'erosione che per l'aria. Roncallo definisce il piano «davvero molto meno ambizioso di quelli in precedenza proposti», fiduciosa sul fatto che non sarà impattante. I piani sul futuro di Carrara cozieranno con l'attività degli altri porti toscani? Non per Roncallo. «Io credo che il traffico crocieristico stia conoscendo un livello di espansione, tale da consentire ampi spazi di crescita per tutti i porti della nostra area geografica. Tutte le maggiori compagnie hanno ordinato nuove navi, che faranno fatica a trovare porti adeguati che le possano accogliere. Ci sarà quindi spazio anche per Carrara, che è comunque un piccolo porto, senza che La Spezia e Livorno debbano



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

esserne penalizzate».

Il Tirreno

Livorno

Un treno (merci) chiamato desiderio

Il rebus ferroviario fra Alta Velocità e scavalco per dare un futuro al polo infrastrutturale

Non si inventa niente: è da quasi mezzo secolo che si postula il ruolo-chiave delle ferrovie nella logistica. Basti pensare all'interporto di Guasticce creato praticamente su una pappetta di terreni subsidenti alle spalle del porto di Livorno, e prima ancora che avessero il coraggio di chiamarlo davvero retroporto. Non solo: proprio in quell'area interportuale c'è anche il binario-bretella che però è rimasto un cimbraccolo inutile, visto che per decenni i treni merci sono stati più rari degli atterraggi dei marziani all'oasi lì accanto (ora invece sono mezzo migliaio all'anno). Proprio la nuova attenzione delle Ferrovie dello Stato dice che un altro mondo (ferroviario) è possibile per il polo infrastrutturale costituito dal porto di Livorno, dall'aeroporto di Pisa e dall'interporto di Guasticce: imbattibili se una buona volta decidessero di giocare il match con la stessa maglietta. Da mesi sono in corso le trattative fra Terminalitalia (gruppo Fs), le istituzioni e la società dell'infrastruttura livornese per l'ingresso nella compagine dei soci che è in via di trasformazione con l'acquisizione della centralità da parte dell'Autorità di sistema portuale di Livorno-Piombino (nell'aumento di capitale salirà al 30% entro fine anno e diventerà azionista di riferimento). Non è tutto: c'è la direttissima ferroviaria con le banchine della Darsena Toscana e la società ferroviaria pubblica ha bussato all'uscio di Palazzo Rosciano manifestando interesse per entrare nel business della futura Darsena Europa. Senza contare che lo "scavalco" che collegherà porto e interporto, ormai traducibile in ruspe, rotaie e cemento, ha una fase 2 già delineata che dovrebbe allargare via ferrovia gli effetti diffusivi su un vasto intorno che va dalle porte di Pisa fino a Rosignano-Vada. Tutto nasce da un'idea che è lo schema infrastrutturale che la Regione ha messo sul tavolo fin dal 2006: il porto di Livorno agganciato all'altezza di Firenze con una trasversale che la metta in collegamento diretto con l'asse dell'Alta Velocità/Capacità che passa dalla dorsale appenninica Roma-Bologna-Milano. Ecco perché l'istituzione portuale livornese, con Giuliano Gallanti prima e con Stefano Corsini poi, considera come un investimento di proprio interesse l'ammodernamento delle gallerie ferroviarie sulla Prato-Bologna per adeguarle agli standard. Livorno avrebbe la forza di poter utilizzare entrambe le direttrici verso il cuore d'Europa: tanto via Svizzera (Lötschberg-Gottardo-Monteceneri) alle spalle di Milano quanto via Brennero che è subito dietro il formicaio produttivo del Nord Est. L'incognita sta nel fatto che, a parte l'insistenza di Gallanti, i protagonisti della svolta ferroviaria sono il governatore Enrico Rossi e l'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile: il primo lascerà il timone in autunno, l'altro è in scadenza di mandato. Intanto, la quota "rail" di merci nel porto di Livorno sale di quasi un punto anche nell'ultimo anno: ora sfiora il 18%. Il balzo potrebbe essere dietro l'angolo appena si componessero i tasselli del puzzle. Ma conta l'ultimo miglio e finché tutto non va a posto resta una potenzialità: il guaio è che spesso rimane inespresa. --m.z.



Il Tirreno

Livorno

Ma la Toscana non è solo Rinascimento

Gigante della logistica (e della manifattura)

Solo la Liguria va più forte della Toscana: può contare sulla capitale plurisecolare della portualità italiana, sul dinamismo di La Spezia e ora su Savona-Vado dove è sbarcato un gigante come Maersk con la trattativa a livello di governi. Eccezione fatta per la triade ligure che sfiora i 60 milioni di tonnellate di merci (al netto delle rinfuse liquide che in ogni statistica seria fanno corsa del tutto a sé), nessun' altra regione movimentata nei propri porti così tante tonnellate di merce: poco meno di 38 milioni. Ben più di Campania, Puglia o Calabria (fra 26 e 30 milioni), così come di Sicilia e Sardegna (fra 15 e 20) ma anche del Friuli Venezia Giulia come Trieste che reclama il primato nazionale in virtù dell' enorme afflusso di prodotti petroliferi (valgono il 65% delle tonnellate movimentate). Eppure la Toscana viene troppo spesso vista come un museo a cielo aperto e stop: la Torre di Pisa e il bicchiere di Chianti, il Campanile di Giotto e il paesaggio rurale con il cipressino. Un po' Grecia, un po' Marocco e un po' Andalusia: roba da farci una vacanza ma l' economia vera gira altrove. Balle, lo dicono le cifre delle merci che passano dai nostri porti. E non stiamo a vedere se siamo l' unico caso di sistema regionale di

porti spezzato in due con il porto di Carrara finito sotto le insegne liguri solo per "salvare" La Spezia che ovviamente non poteva finire sotto Genova: fortuna che ora lo scalo apuano sembra aver trovato spazio e prospettiva, e questo non può che far bene a tutti. Detto fra parentesi: a Messina-Reggio c' è l' Authority dello Stretto ma inevitabilmente costruita sulla coppia di scali (e senza contare che invece in Puglia convivono due istituzioni portuali). Dunque, la Toscana è anche un gigante della logistica: e lo è soprattutto contando sulle proprie forze, visto che l' antidoto al declino del porto di Livorno - l' espansione a mare con la nuova Darsena - è uscito dal libro dei sogni perché la Regione Toscana si è impegnata a reggere una bella fetta dell' investimento in misura che non ha eguali in nessun' altra scelta che istituzioni simili abbiano fatto sul versante delle infrastrutture portuali. Ma la logistica non nasce nel campo degli zecchini d' oro di Pinocchio: campa se c' è merce da spedire, se esiste un flusso di import-export da servire. Firenze non vive di solo Rinascimento, Ponte Vecchio e Brunelleschi: Firenze è al secondo posto in Italia fra le province che fanno registrare il più alto surplus commerciale manifatturiero con l' estero (9,3 miliardi di euro lo scorso anno, una locomotiva che supera anche Brescia, Bologna o Treviso). Ed è una delle pochissime rimaste stabilmente nelle prime dieci tanto nel '99 come nel 2009 o lo scorso anno. Segno che il sistema Toscana ha ancora parecchio da dire. Meglio ancora se riesce a capire che la logistica è fattore della competitività: la riprova è il polo farmaceutico che un pool di industrie hanno deciso di costruire all' interporto di Guasticce per smistare i prodotti nel mondo. Chissà se diventerà un format da replicare. --MAURO ZUCHELLI© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Anche il microtunnel è in ritardo

Ora finalmente siamo vicini allo sblocco

«La Darsena Europa non c'è solo da realizzarla: c'è da fare in modo di arrivarci vivi, altrimenti avremo magari l'infrastruttura più bella del mondo ma nel frattempo le nostre imprese saranno morte per strada». L'hanno detto in tutte le salse gli operatori portuali livornesi: per bocca, ad esempio, Gloria Dari, numero uno degli spedizionieri Spedimar, a più riprese sulle colonne del Tirreno già quattro-cinque anni fa; per iniziativa di Enrico Bonistalli, presidente degli agenti marittimi Asamar, anche nella preparazione della visita della ministra Paola De Micheli nell'autunno scorso. La questione dei tempi non mai stata una variabile indipendente: fare presto, e questo è un aspetto. Ma intanto l'unica possibilità è sfruttare al massimo le dimensioni del porto di Livorno per ridurre quanto possibile l'impatto dei limiti fisico-geografici che, essendo lo scalo livornese "scavato" verso l'entroterra, condizionano l'operatività concreta: non è un segreto che, in una fase di gigantismo navale come questa, le strozzature relative al pescaggio massimo e alla larghezza ammissibile tagliano fuori dalla possibilità di ingresso in porto buona parte delle navi portacontainer di più recente costruzione. Ecco perché ha destato tanta apprensione il fatto che non solo fossero slittati i tempi di un progetto-monstre come la maxi-Darsena: i ritardi hanno azzoppato anche l'idea del microtunnel, ritenuta indispensabile per la fase di traghettamento nell'immediato verso il futuro. A cosa serve il microtunnel? A ospitare le tubazioni che dalla Darsena Petroli arrivano alla raffineria Eni e ora corrono su uno dei lati del canale d'accesso alla Darsena Toscana. Spostandoli dentro il microtunnel che sottoattraversa il canale si potrà risagomare il canale allargandolo un po'. Peccato che uno dei due pozzi del microtunnel si sia rivelato assai problematico perché si allaga: inutile dire che ne è nato un lungo braccio di ferro con le imprese appaltatrici, fra contenziosi e contestazioni. Tutto bloccato mentre l'Authority livornese è finito nel ciclone della decapitazione provvisoria per via della sospensione (poi cancellata) dei vertici in seguito all'inchiesta choc sulle concessioni temporanee su 4mila metri quadri sulla Sponda Ovest. Nell'ultimo faccia a faccia della cabina di regia città-porto - una invenzione istituzionale del Comune per incalzare Palazzo Rosciano - il presidente dell'Authority Stefano Corsini ha detto che «a luglio dovrebbero ripartire i lavori sul pozzo del Magnale» in virtù di «un accordo con la ditta per la ripresa degli scavi». Il numero uno dell'istituzione portuale ha anche ricordato che i contatti con Eni ci sono già «ed è pronta per partire» (perché la ricollocazione delle nuove tubazioni nel microtunnel e l'eliminazione di quelle vecchie sono in mano alla multinazionale del "cane a sei zampe"). Corsini si sbilancia indicando una data precisa: «Entro agosto 2022 saranno rimosse le tubazioni Eni con dragaggio preliminare». A quel punto la "bocca" della parte più importante del porto contenitori potrà essere ampliata: con un progetto che riguarda anche il consolidamento delle fondamenta della quattrocentesca Torre del Marzocco: la gara «si farà a metà del prossimo anno» e l'allargamento del canale fino ad avere una sezione di 125 metri è previsto nell'estate dell'anno successivo. --M.Z.



Il Tirreno

Livorno

Maxi-Darsena a piccoli passi

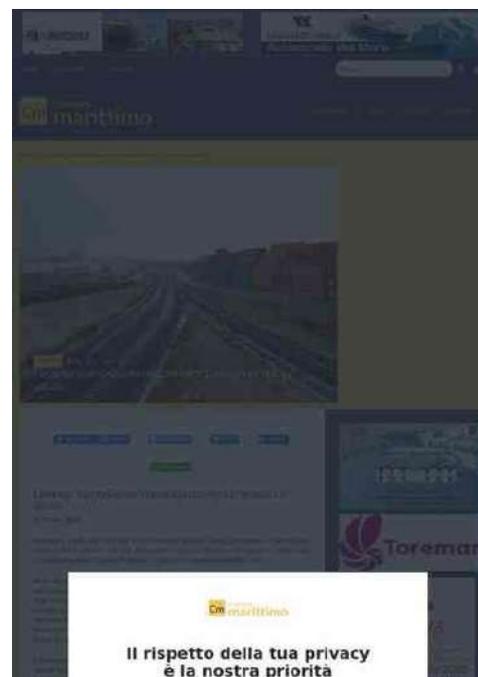
Livorno, l'estenuante iter del progetto-clou

L'idea di una super-Darsena Toscana era saltata fuori fin dall'inizio quando mezzo secolo fa Livorno aveva deciso di puntare su una banchina per accogliere quegli strani "scatoloni" che avrebbero industrializzato il trasporto marittimo. A tirarla fuori davvero dalla convinzione che fosse confinata nell'album dei sogni era stato nell'autunno di sei anni fa il governatore Enrico Rossi mettendo sul tavolo un pacco di 180 milioni di euro, poi trasformati in 200, infine tramutati in una capacità di mutuo (pari a 12,5 milioni per vent'anni). E da allora è nel menù della "to do list", l'elenco delle cose da fare. Nella sua corsa a ostacoli il progetto maxi-Darsena finora, da un lato, non ha visto muoversi neanche una ruspa né una tonnellata di cemento e, dall'altro, ce l'ha fatta al tempo stesso a evitare di finire nei tagli della "project review" che ha falciato il surplus di progetti infrastrutturali moltiplicati in questa fase contrassegnata da un approccio "offertista", cioè tale da scommettere che aumentando l'offerta di banchine e piazzali si possa far da locomotiva allo sviluppo della domanda. Del resto, gli effetti del gigantismo delle flotte si vedono già al presente, anche se Livorno deve fare i conti con le proprie strozzature fisio-geografiche: lo scorso anno il 25% delle portacontainer era al di sopra dei 5mila teu, anche solo due anni prima non si arrivava al 19%. Nel frattempo, Capitaneria e Authority in tandem con i rimorchiatori e i Piloti hanno lavorato sodo perché fra dragaggio dei sedimenti dai fondali, stop ai costi extra dei servizi tecnico-nautici e nuovi limiti di pescaggio si giungesse a rendere normale l'ingresso di navi da 9mila teu (già più di cento). Il progetto va avanti a passettini ma non è fermo: anzi, benché non se ne faccia parola nel piano "Italia veloce", nell'ultimo faccia a faccia fra la ministra e il presidente della Camera di Commercio è giunta la rassicurazione dell'utilizzo del fondo Infrastrutture a valere sulla Finanziaria 2017. Un altro passo in avanti è relativo all'iter della valutazione d'impatto ambientale: in tandem con Ispra e Arpat sono stati ultimati i campionamenti a mare per aggiornare la caratterizzazione dei sedimenti marini così da far uscire quest'angolo di porto, un po' terra e un po' mare, dal perimetro del "Sin", il sito di bonifica che ingarbuglierebbe ogni passaggio. Con un obiettivo a breve termine: a metà luglio la conferenza dei servizi al ministero. Dal punto di vista tecnico, sono andate avanti le simulazioni di manovra per testare - anche in condizioni meteomarine avverse (con venti fino a 25 nodi) - una serie di questioni tecniche riguardanti le opere di difesa e i dragaggi nel primo round della realizzazione della maxi-Darsena: le hanno effettuate negli impianti genovesi di Cetena, a cavallo fra fine maggio e metà giugno, i Piloti del porto di Livorno con i rimorchiatori del gruppo Neri alla presenza di ufficiali della Capitaneria, oltre che dei progettisti della Darsena Europa e dei tecnici della direzione infrastrutture dell'Autorità di sistema portuale. Le modifiche apportate in seguito alle risultanze delle prime due giornate di prove hanno permesso di poter garantire la piena manovrabilità sia di navi portacontainer della classe "neo-Panamax" (in linea con quanto previsto dal progetto per il Prg portuale di Livorno) sia della classe "Megamax-24", le une da 13-15mila teu e le altre da 23-24mila. --M.Z.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Livorno, Varco Galvani nuova procedura in entrata e uscita

29 Jun, 2020 Ingresso e uscita dei treni dal Varco Ferrovia Galvani, nuova procedura- Il terminalista dovrà inviare, almeno due ore prima della manovra, l'elenco dei vagoni e l'elenco dei contenitori in transito comunicando, tra l'altro, il loro numero identificativo. **Porto di Livorno**, nuova procedura per la gestione del Varco Ferrovia Galvani, presso il terminal Lorenzini. La procedura che è stata messa a punto dall' AdSP in collaborazione con l' Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza ed è applicabile a tutte le operazioni di transito di vagoni ferroviari. Sulla base delle prescrizioni contenute nel documento, il terminalista dovrà realizzare un sistema di video sorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza (caserma Sgarallino e varco Galvani) e a quella degli uffici dell' AdSP. Il terminalista dovrà inoltre mettere a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e della GDF una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. In particolare il terminalista dovrà inviare, almeno due ore prima della manovra, l'elenco dei vagoni e l'elenco dei contenitori in transito comunicando, tra l'altro, il loro numero identificativo. Il documento stabilisce poi la procedura operativa di gestione del cancello, dando passo dopo passo tutte le necessarie indicazioni da seguire dall' inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo h 24. La procedura è stata concordata e sottoscritta dai soggetti interessati nella giornata odierna presso la sede distaccata dell' AdSP.



Livorno: nasce Conflogistica e Portualità

Alla carica di presidente è stato eletto Fulvio Franchini

Redazione

LIVORNO Nasce Conflogistica e Portualità della Provincia di Livorno nell'ambito di Confcommercio. Questa importante novità, in un settore fondamentale per l'economia locale, come quello logistico e portuale, ha preso forma in seguito all'assemblea costitutiva che si è tenuta nella sede provinciale di Confcommercio-Imprese per l'Italia, in via Serristori che ha provveduto alla nomina del gruppo dirigente della nuova rappresentanza. Siamo soddisfatti ha affermato la presidente Confcommercio Francesca Marcucci che anche questo settore esprima finalmente un gruppo dirigente qualificato e autorevole in associazione. A breve sarà stilato un programma di lavoro per un confronto collaborativo e serrato con le autorità competenti del porto e della logistica, un comparto che coinvolge lo sviluppo dell'intera città e della provincia. Alla carica di presidente di Conflogistica e Portualità della Provincia di Livorno è stato eletto Fulvio Franchini della società Maestrale Srl. Fanno parte del consiglio direttivo: Salvatore Favati della George Menaboni Srl, Diana Bettini della Explokimi Srl e Leonardo Terzi in rappresentanza della Logistic Training Academy Srl.



Nuova procedura al Varco Ferrovia Galvani

Concordata e sottoscritta oggi dai soggetti interessati

Redazione

LIVORNO Una nuova procedura per la gestione dei treni in ingresso ed in uscita dal Varco Ferrovia Galvani è stata messa a punto dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza. La nuova procedura per la gestione del Varco Ferrovia Galvani, presso il terminal Lorenzini, si applica a tutte le operazioni di transito di vagoni ferroviari. Sulla base delle prescrizioni contenute nel documento, il terminalista dovrà realizzare un sistema di video sorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza (caserma Sgarallino e varco Galvani) e a quella degli uffici dell'AdSp. Palazzo Rosciano, inoltre, informa che il terminalista dovrà mettere a disposizione dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. In particolare il terminalista dovrà inviare, almeno due ore prima della manovra, l'elenco dei vagoni e l'elenco dei contenitori in transito comunicando, tra l'altro, il loro numero identificativo. Il documento stabilisce poi la procedura operativa di gestione del cancello, dando passo dopo passo tutte le necessarie indicazioni da seguire dall'inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo 24 ore. La procedura è stata concordata e sottoscritta dai soggetti interessati nella giornata odierna nella sede distaccata dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.



Port News

Livorno

Varchi super sicuri a Livorno

L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, in collaborazione con l' Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza, ha messo a punto la procedura per la gestione del Varco Ferrovia Galvani, presso il terminal Lorenzini di Livorno. La procedura si applica a tutte le operazioni di transito di vagoni ferroviari. Sulla base delle prescrizioni contenute nel documento, il terminalista dovrà realizzare un **sistema** di video sorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza (caserma Sgarallino e varco Galvani) e a quella degli uffici dell' AdSP. Il terminalista dovrà inoltre mettere a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e della GDF una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. In particolare il terminalista dovrà inviare, almeno due ore prima della manovra, l' elenco dei vagoni e l' elenco dei contenitori in transito comunicando, tra l' altro, il loro numero identificativo. Il documento stabilisce poi la procedura operativa di gestione del cancello, dando passo dopo passo tutte le necessarie indicazioni da seguire dall' inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo h 24. La procedura è stata concordata e sottoscritta dai soggetti interessati nella giornata odierna presso la sede distaccata dell' AdSP.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me in Q

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Expo 2019', 'Osservatorio Europeo', and social media icons for 'Me', 'in', and 'Q'. Below the navigation is the 'PORT NEWS' logo with the tagline 'Migrazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A search bar is visible on the right. The main content area features a large image of a port terminal with a yellow crane. Below the image is the article title 'Nuova procedura per il controllo dei transiti Varchi super sicuri a Livorno' and the date '29 giugno 2020'. The article text is partially visible, starting with 'L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza, ha messo a punto la procedura per la gestione del Varco Ferrovia Galvani, presso il terminal Lorenzini di Livorno. La procedura si applica a tutte le operazioni di transito di vagoni ferroviari. Sulla base delle prescrizioni contenute nel documento, il terminalista dovrà realizzare un sistema di video sorveglianza nei pressi del varco ferroviario collegato alle postazioni della Guardia di Finanza (caserma Sgarallino e varco Galvani) e a quella degli uffici dell' AdSP. Il terminalista dovrà inoltre mettere a disposizione dell' Agenzia delle Dogane e della GDF una serie di informazioni utili alle verifiche necessarie. In particolare il terminalista dovrà inviare, almeno due ore prima della manovra, l' elenco dei vagoni e l' elenco dei contenitori in transito comunicando, tra l' altro, il loro numero identificativo. Il documento stabilisce poi la procedura operativa di gestione del cancello, dando passo dopo passo tutte le necessarie indicazioni da seguire dall' inizio al termine della manovra in modo così da rendere il varco operativo h 24. La procedura è stata concordata e sottoscritta dai soggetti interessati nella giornata odierna presso la sede distaccata dell' AdSP.'



Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

Sbloccati altri traffici

Assegnate le nuove aree il Porto di Piombino in una fase di sviluppo

Il porto di Piombino dopo un lungo immobilismo ha ritrovato dinamicità proprio durante il lockdown. La manifestazione di interesse per l'aggiudicazione di tre aree portuali nella parte industriale dello scalo è stata portata a termine. Tre le aree che sono state assegnate dopo una gara a cui hanno preso parte una dozzina di aziende. Due sono andate a Liberty Magona, la terza alla società Manta Logistics, società partecipata dal Gruppo Onorato e da Ars Altmann. Magona ha presentato progetti che riguardano prodotti siderurgici diversi da quelli già prodotti nell'azienda di Ischia di Crociano. Onorato invece punta su un hub per la movimentazione di auto verso l'Europa centrale. L'Autorità di sistema portuale ha deciso in base alla fattibilità dei progetti e alle prospettive occupazionali, che in entrambi i casi appaiono molto promettenti. Si parla di decine di posti di lavoro per ogni progetto, anche se i tempi per la arrivare alla loro concretizzazione indicano la metà del 2022, difficile riuscire a concludere prima. Si tratta comunque di una svolta storica per il porto di Piombino, da sempre cristallizzato sulla divisione tra traghetti per le isole e le banchine a servizio soprattutto delle

Acciaierie. Uno sviluppo che attende anche un salto di qualità atteso anch'esso da molti anni nelle infrastrutture. Mentre si cerca di stringere i tempi per la 398 ora il primo obiettivo è l'inizio dei lavori della bretellina, una strada che consentirà di raggiungere le aree assegnate, manche quelle già funzionanti senza dover passare all'interno delle industrie. I lavori dovrebbero cominciare in tempi brevi, questo è l'auspicio, e sarebbe un ulteriore step verso un futuro di sviluppo del porto. Il momento positivo si misura anche con i lavori effettuati sui fondali e sulle banchine che hanno permesso di "ospitare" i cassoni della Concordia nel terminal Pim, ora quasi del tutto lavorati e pronti per ripartire verso la Liguria. I rapporti con Costa si sono rafforzati, non solo per i fondali di 20 metri che permettono l'approdo nel porto di navi grande stazza, ma anche per l'ospitalità concessa alla Costa Diadema, che dopo un lungo girovagare nei mari italiani è stata fatta attraccare a Piombino in piena emergenza Covid, permettendo di trasferire negli ospedali della Toscana e anche fuori regione i tanti marittimi a bordo che avevano contratto il virus. Operazione andata a buon fine, e che ha permesso recentemente alla Concordia di riprendere il mare senza più emergenze a bordo. Così proprio nei giorni scorsi ha attraccato al terminal Pim della Costa Victoria, acquisita dalla società del gruppo Neri, che ora dovrà decidere se demolirla oppure destinarla ad altri traffici. In tutto questo durante l'emergenza Covid, come è ovvio, i traffici marittimi industriali si sono ridotti notevolmente per la crisi internazionale. --



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuova JV per il bunkeraggio fra Anapo e Rimorchiatori Laziali

Nel porto di Civitavecchia (per ora) è nato un nuovo player del bunkeraggio emerso dall' unione d' intenti fra i due soggetti autorizzati a rifornire le navi di carburante. Quella che pareva fino a pochi giorni fa profilarsi come una battaglia fra un incumbent e un nuovo entrante si è infatti trasformata in una nuova alleanza. Il riferimento è alla neo costituita società Maritime Bunker Srl, joint venture controllata pariteticamente da Rimorchiatori Laziali e da Anapo che, secondo quanto reso noto dalla Capitaneria di porto di Civitavecchia, lo scorso 3 giugno ha presentato domanda per ottenere l' autorizzazione al subentro della prima nel godimento della concessione per l' esecuzione del bunkeraggio già in capo alla seconda. Sempre la stessa autorità marittima ha inoltre reso noto che con la stessa domanda sempre la Maritime Bunker 'ha chiesto inoltre l' autorizzazione per poter inserire in concessione una nuova unità sociale, la m/c Mersey Spirit, in aggiunta alla preesistente Big Duba da noleggiarsi a scafo nudo alla Maritime Bunker Srl'. Quest' ultima nave è la bettolina acquistata da Anapo appena due mesi fa . A bene vedere dunque, quella che pareva potersi trasformare in una battaglia commerciale fra due operatori, con Anapo decisa a far valere le sue ragioni sia all' Autorità Antitrust che al Tar del Lazio (in entrambe i casi ottenendo pronunciamenti favorevoli), si è trasformata in un' alleanza societaria in uno dei porti più importanti d' Italia per il business del bunkeraggio.



Nel porto di Civitavecchia (per ora) è nato un nuovo player del bunkeraggio emerso dall'unione d'intenti fra i due soggetti autorizzati a rifornire le navi di carburante. Quella che pareva fino a pochi giorni fa

Svolta Fincantieri patto Italia -Francia per quattro navi

IL CANTIERE Antonino Pane È tutta Made in Campania la grande prova generale di intesa tra Fincantieri e i Cantieri francesi dell' Atlantico. Con il taglio della prima lamiera nello stabilimento di Castellammare, infatti, è iniziata la costruzione delle quattro sezioni di prua per altrettante navi della Marina militare francese. Insomma quello che è il sogno di Giuseppe Bono, ad di Fincantieri, di avere un solo grande polo cantieristico in Europa, quello appunto tra Italia e Francia, comincia a prendere forma. Per ora solo navi militari, ma il futuro potrebbe essere molto più ampio se, finalmente, dall' Europa arriverà il via libera per una ampia intesa che potrà fare solo del bene alla costruzione navale europea. LE SINERGIE I due colossi, Fincantieri e Chantiers de l' Atlantique, mettono insieme il meglio della tecnologia: insieme possono fronteggiare con più forza e determinazione la concorrenza asiatica che si fa sempre più spregiudicata. E allora ben venga questa prima grande collaborazione iniziata tecnicamente proprio a Castellammare di Stabia dove ha avuto inizio, con il taglio della prima lamiera, la costruzione delle quattro sezioni di prua per altrettante unità di supporto logistico Lss (Logistic Support Ship) ordinate a Fincantieri dai Chantiers de l' Atlantique. Un ordine che si inquadra nell' ambito del programma Flotlog (Flotte logistiquie). I quattro blocchi di prua saranno consegnati tra il 2021 e il 2027 e saranno assemblati agli altri tronconi delle navi realizzati in riva alla Loira, a Saint Nazaire, in Francia, dove si costruiscono quattro navi di supporto logistico (Lss) per la Marina francese. Da Fincantieri fanno sapere che «la collaborazione italo-francese rientra nel consorzio temporaneo formato da Chantiers de l' Atlantique e Naval Group nell' ambito del programma franco-italiano Lss guidato da Occar (Organizzazione per la cooperazione congiunta in materia di armamenti) per conto di Dga, la direzione generale per gli armamenti francese, e della sua controparte italiana Navarm». ACCORDO PLURIENNALE Il progetto Lss è una parte rilevante anche del programma pluriennale per il rinnovamento della flotta della Marina Militare Italiana. Si tratta di un programma che prevede un massiccio impiego di tecnologie avanzate: l' obiettivo, infatti, è un altissimo livello di innovazione capace di rendere queste nuove unità estremamente flessibili, capaci cioè di intervenire in diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza. «La Lss - sottolinea Fincantieri - coniuga, infatti, la capacità di trasporto al trasferimento ad altre unità navali di carichi liquidi (gasolio, combustibile avio, acqua dolce) e solidi (parti di rispetto, viveri e munizioni)». Come si vede, dunque, si tratta di navi flessibili adatte a svolgere missioni diverse a seconda dalle esigenze che di volta in volta si manifestano. Vale giusto la pena ricordare che Fincantieri oltre a essere leader nella progettazione e costruzione di navi da crociera è operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi militari all' offshore e navi speciali, dai traghetti a elevata complessità ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni e trasformazioni navali, nella produzione di sistemi e componenti nei settori meccanico ed elettrico, nelle soluzioni di arredamento navale, nei sistemi elettronici e software, nelle infrastrutture e nelle opere marittime e nell' offerta di servizi di supporto post vendita. Con oltre 230 anni di storia e più di 7.000 navi costruite, Fincantieri ha sempre mantenuto in Italia il suo centro direzionale, nonché tutte le competenze ingegneristiche e produttive che caratterizzano il proprio know-how distintivo.



Il Mattino

Napoli

Fincantieri ha oggi 8.900 dipendenti diretti e un indotto che impiega quasi 50.000 addetti solo in Italia. La corazzata con al timone Giuseppe Bono ha saputo valorizzare una capacità produttiva frazionata su più cantieri facendone un punto di forza: non a caso è riuscita ad acquisire il più ampio portafoglio di clienti e di prodotti nel settore delle **crociere** sfidando spesso e volentieri, proprio i cantieri francesi. È evidente, quindi, che la visione di un solo polo cantieristico italo-francese, ora che l' impianto di Saint Nazaire è stato lasciato dai coreani, aprirebbe prospettive completamente nuove per il mercato delle costruzioni navali europee. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Napoli

Lo scorso mese il traffico delle merci nei porti di Napoli e Salerno ha segnato diminuzioni del -23,2% e -4,1%

Nei primi cinque mesi del 2020 i porti campani hanno movimentato 12,03 milioni di tonnellate (-11,2%) Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dai porti di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale è diminuito del -19,4% essendo ammontato a 2,38 milioni di tonnellate rispetto a 2,96 milioni di tonnellate movimentate nel maggio 2019. Il solo **porto** di **Napoli** ha movimentato 1,23 milioni di tonnellate (-23,2%) e il **porto** di Salerno 1,13 milioni di tonnellate (-4,1%). A **Napoli** il traffico dei container è stato di 515mila tonnellate (-12,7%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 52mila teu (-11,7%). Più accentuata la flessione dei rotabili che si sono attestati a 305mila tonnellate (-36,7%). In forte calo anche le rinfuse liquide e quelle solide che sono ammontate rispettivamente a 336mila tonnellate (-24,6%) e 80mila tonnellate (-13,8%). Più attenuata la flessione dei volumi di carichi movimentati nel **porto** di Salerno: lo scorso mese il traffico containerizzato è stato di 417mila tonnellate (-1,8%) ed è stato totalizzato con una movimentazione di container pari a 34mila teu (-1,8%); i rotabili sono stati 700mila tonnellate (-4,4%) e le rinfuse solide 11mila tonnellate (-40,9%). A causa degli effetti della pandemia di coronavirus, che hanno determinato la notevole riduzione del traffico delle merci nei porti campani, il traffico crocieristico si è azzerato, mentre il traffico dei passeggeri dei servizi di linea a **Napoli** è calato del -87,7% a 79mila unità e a Salerno è diminuito del -94,3% a 5mila unità. Nei primi cinque mesi del 2020 i porti campani hanno movimentato complessivamente 12,03 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -11,2% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 4,68 milioni di tonnellate di container (-3,8%), 4,69 milioni di tonnellate di rotabili (-14,6%), 246mila tonnellate di altre merci varie (-51,7%), 1,90 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-11,8%) e 508mila tonnellate di rinfuse solide (-2,8%).

Lo scorso mese il traffico delle merci nei porti di Napoli e Salerno ha segnato diminuzioni del -23,2% e -4,1%

Nei primi cinque mesi del 2020 i porti campani hanno movimentato complessivamente 12,03 milioni di tonnellate (-11,2%)

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dai porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale è diminuito del -19,4% essendo ammontato a 2,38 milioni di tonnellate rispetto a 2,96 milioni di tonnellate movimentate nel maggio 2019. Il solo porto di Napoli ha movimentato 1,23 milioni di tonnellate (-23,2%) e il porto di Salerno 1,13 milioni di tonnellate (-4,1%).

A Napoli il traffico dei container è stato di 515mila tonnellate (-12,7%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 52mila teu (-11,7%). Più accentuata la flessione dei rotabili che si sono attestati a 305mila tonnellate (-36,7%). In forte calo anche le rinfuse liquide e quelle solide che sono ammontate rispettivamente a 336mila tonnellate (-24,6%) e 80mila tonnellate (-13,8%). Più attenuata la flessione dei volumi di carichi movimentati nel porto di Salerno: lo scorso mese il traffico containerizzato è stato di 417mila tonnellate (-1,8%) ed è stato totalizzato con una movimentazione di container pari a 34mila teu (-1,8%); i rotabili sono stati 700mila tonnellate (-4,4%) e le rinfuse solide 11mila tonnellate (-40,9%).

A causa degli effetti della pandemia di coronavirus, che hanno determinato la notevole riduzione del traffico delle merci nei porti campani, il traffico crocieristico si è azzerato, mentre il traffico dei passeggeri dei servizi di linea a Napoli è calato del -87,7% a 79mila unità e a Salerno è diminuito del -94,3% a 5mila unità.

Nei primi cinque mesi del 2020 i porti campani hanno movimentato complessivamente 12,03 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -11,2% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 4,68 milioni di tonnellate di container (-3,8%), 4,69 milioni di tonnellate di rotabili (-14,6%), 246mila tonnellate di altre merci varie (-51,7%), 1,90 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-11,8%) e 508mila tonnellate di rinfuse solide (-2,8%).

Descrizione	Maggio 2019	Maggio 2020	Variaz.
Altre merci varie	246	119	-51,7%
Rinfuse liquide	190	167	-11,8%
Rinfuse solide	508	496	-2,8%
Altre merci	250	240	-4,0%
Rotabili	469	447	-4,7%
Container	468	457	-2,3%
Totale	1203	1072	-11,2%

«Ressa al Beverello? Nessuna organizzazione, è colpa dell' Authority»

Ressa e caos al molo Beverello, per gli imbarchi per le isole. La crisi maggiore si registra alle 8.30 e alle 14.30, secondo quanto denunciano gli armatori, che sono pronti a scendere sul sentiero di guerra contro quello che ritengono l'«immobilismo» da parte dell' Authority di Napoli e del presidente dell' Adsp, Pietro Spirito . Disorganizzazione all' ennesima potenza, e misure anticontagio che nessuno rispetterebbe, dando vita a pericolosi assembramenti da parte dei viaggiatori in attesa. Tutto ciò, hanno tenuto a sottolineare gli armatori, potrebbe essere risolto con poche mosse, ma al momento, sottolineano, non hanno avuto modo di potersi, nemmeno confrontare sulla problematica - e non per causa loro - con l' Adsp del Mar Tirreno centrale.



La doppia morale di Borrelli

leri, il consigliere regionale campano dei Verdi, Francesco Emilio Borrelli, ha chiesto le dimissioni di Pietro Spirito, Presidente dell' **Autorità portuale di sistema** del Tirreno Centrale. Il motivo sarebbe la ressa agli imbarchi per le isole, senza distanziamento tra i passeggeri, e la mancanza di controlli. L' attacco potrebbe essere giudicato condivisibile o meno, ma il problema subentra quando Borrelli, per una situazione molto simile, non chiede le dimissioni anche di Umberto De Gregorio, presidente Eav, visto quanto accade nei treni della Circumvesuviana sulla linea verso il mare della costiera sorrentina. Quando poi lui stesso ha postato le immagini in cui si vedono persone, pochissime con la mascherina, una attaccata all' altra, senza il minimo distanziamento sociale. ad Una situazione insostenibile e molto pericolosa, a fronte della quale ci si sarebbe aspettata una presa di posizione più netta nei confronti del presidente dell' Ente. Ma, evidentemente, il consigliere dei Verdi ha utilizzato due pesi e due misure. Anzi, due pesi e due morali.

FRANCESCO EMILIO BORRELLI

The screenshot shows a news article on the Stylo24 website. The article title is "La doppia morale di Borrelli" and it is dated "29 giugno 2020". The article text reads: "Il consigliere chiede le dimissioni del presidente del porto di Napoli, Pietro Spirito, per gli assembramenti agli imbarchi, ma non utilizza lo stesso metro di giudizio contro il numero uno Eav, Umberto De Gregorio, nonostante quanto succede sui treni per la costiera sorrentina." Below the text, there is a large image showing a man (likely Francesco Emilio Borrelli) in a suit, and a smaller image showing a crowded train carriage. To the right of the main image, there is a small graphic with the text "LA STIMA DELLA CAMORRA".

Rifiuti, l'assedio degli incivili dalla movida ai diportisti «Più controlli per fermarli»

Barbara Cangiano

Ristoratori e commercianti del food indisciplinati, residenti poco inclini a rispettare le regole. E diportisti per i quali la raccolta differenziata resta ancora una sconosciuta. Il risultato è che a macchia di leopardo, resistono zone della città dove l'immondizia si riproduce con costanza. Nel centro storico le microdiscariche sono sempre le stesse, ormai da anni. A quelle di largo San Petrillo e di Porta Rateprandi, si aggiungono «quella di via Canali, nei pressi dell'ostello e quella dell'ex Municipio Vecchio, oltre a vicolo Lavina, il più fotografato dai turisti, ma anche quello più sporco dove finiscono rifiuti ingombranti e buste di indifferenziato», denuncia Nello Mainente, presidente del comitato di quartiere centro storico alto. Ai rifiuti si aggiungono le deiezioni canine: «Allo stato sembra non volersene occupare nessuno, ma l'emergenza è reale». I MERCANTI Antonio Ventre, presidente dell'associazione I mercanti del centro storico, è netto: «Qui ci vivo e ci lavoro - spiega - Per anni è stata data la colpa ai mercatali di San Giovanniello, accusati di lasciare cumuli di rifiuti una volta smontati i banchetti. Ora il mercato non c'è più ma la discarica è ancora lì. Fin quando non potenzieranno i controlli e non faranno scattare sanzioni, lo scenario non cambierà». La situazione, nel complesso, è migliorata da quando lo spazzamento è stato affidato agli operatori di Salerno Pulita, racconta Alessandra Arcidiacono: «Abito in un vicolo tra Portacatena e le Fornelle e non avevo mai avuto il piacere di vedere un operatore ecologico che spazzasse. Ma il problema non è solo di chi pulisce: chi ci vive dovrebbe fare di tutto per tenere pulito». Aldo Caiella del Baroom di via Botteghelle è uno di quegli esercenti che ogni giorno si arma di secchio, scopa e detersivo, per spazzare e lavare il fazzoletto di strada antistante la sua attività commerciale: «Il problema non sono solo le discariche, ma anche i locali abbandonati e questa strada ne è piena. A pochi passi dal mio bar c'è un basso che è diventato ricettacolo di immondizia di ogni genere. Ho fatto un esposto e ho sollecitato l'intervento dei vigili urbani, ma non è cambiato nulla». RESILIENZA Per Gennaro Coppeta di Resilienza, «il problema è che molti cittadini non fanno più la raccolta differenziata. Nell'indifferenziato gettano anche l'umido e così le buste lasciate al sole vengono prese d'assalto dai gabbiani che le trasciano fin sopra le macchine. In via Sabatini sta diventando un'emergenza seria». Alle spalle di Porta Rateprandi, a tenere puliti i gradoni della chiesa di Santa Maria de Lama, ci pensa Fiorentina Garzia, un'eroina del quartiere a cui Enrico Andria e il team del Touring club sono da sempre particolarmente grati per «la meticolosità con cui tiene tutto pulito e in ordine. Vorrei capire perché non tutti hanno a cuore la nostra città». Lo stesso accade nei porti turistici, in particolare durante il fine settimana. Domenica sera, nei pressi della stazione marittima di Zaha Hadid, cassonetti stracolmi e bustoni gettati a caso, stridevano con l'immagine di città turistica che Salerno si sforza di portare avanti. E non va meglio al Manfredi, alla Vecchia Darsena e al porto Masuccio Salernitano. L'amministratore unico di Salerno Pulita Antonio Ferraro nei giorni scorsi ha inviato una lettera al segretario generale dell'Autorità di sistema portuale Francesco Messineo, al sindaco Vincenzo Napoli e all'assessore all'ambiente Angelo Caramanno. Dal primo maggio la società ha ereditato la pulizia dei porti turistici e con essa il fatto che gli utilizzatori delle tre strutture, «continuano a non differenziare i rifiuti e a deporli in modo indistinto in carrellati che non recano alcuna indicazione. Ciò determina l'impossibilità della raccolta secondo il calendario stabilito dalle ordinanze sindacali - si legge nella nota



- Gli operatori, infatti, non possono ritirare i rifiuti tal quale perché questo



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

inficierebbe la qualità delle altre frazioni. Pertanto sono costretti loro malgrado a svuotare i carrellati il martedì mattina quando si raccoglie l'indifferenziato. Ciò produce danni economici che si riversano sui contribuenti e anche su Salerno Pulita». Di qui la richiesta di poter installare nelle aree portuali le campane per la raccolta del vetro e di promuovere una campagna di informazione e sensibilizzazione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Città di Salerno

Salerno

IL REPORTAGE » DISAGI E PROTESTE

I "cafoni dei rifiuti" imperversano in città Regna solo il degrado

Da via Ligea alla zona orientale, la mappa dei "punti caldi" I netturbini costretti a bonifiche straordinarie quotidiane

Ad alcuni tra diportisti e pescivendoli, clienti di fast food e turisti potrebbe essere consegnato il premio "cafone d'oro". Sta diventando sempre più impari la lotta tra gli incivili che gettano rifiuti ovunque e Salerno Pulita, la società del Comune che provvede a garantire l'igiene pubblica. Nonostante la città di mattina venga "ramazzata", già al pomeriggio - in alcuni casi - molte zone diventano impraticabili per colpa di chi non rispetta il vivere civile. Diversi i punti critici sul territorio: non solo i viali del lungomare, recentemente tornate agli onori della cronaca per le bottiglie e i bicchieri di plastica abbandonati ogni sera. Gli ingombranti specie i mobili - sono infatti tornati ad arredare le strade percorse da qualche incivile. Porti turistici. Dal primo maggio la raccolta dei rifiuti ai moli Manfredi, Masuccio Salernitano e Vecchia Darsena è diventata di competenza comunale. Fino allo scorso anno, l' **Autorità portuale** effettuava una gara d'appalto per il servizio di igiene ma, nei fatti, gli approdi erano "zone franche", dove la differenziata non veniva effettuata. E così, qualche diportista ma anche chi lavora in quelle aree - produce una quantità notevole di "tal quale", l'immondizia non differenziata. Con il passaggio delle competenze al Comune, la raccolta deve essere fatta con il sistema della differenziata e la massa di rifiuti "mischiat" può essere prelevata solo il martedì mattina, visto che il lunedì sera si conferisce l'indifferenziato. Una scelta obbligata, onde evitare che i camion di Salerno Pulita siano sanzionati dalle piattaforme dove trasferiscono quanto raccolto. E così, i bidoni in queste area di fatto vengono svuotati una volta la settimana, con quel che ne consegue in termini di pessima immagine e di cattivi odori. Salerno Pulita, negli scorsi giorni, ha inviato una lettera all' **Autorità portuale** sottolineando quanto registrato, chiedendo un incontro e dicendosi disponibile a installare campane di vetro, decalcomanie sui bidoni dell'immondizia, fornire depliant per informare gli utenti delle tre aree sul corretto conferimento dei rifiuti. I pescivendoli. Uno dei problemi maggiori è rappresentato dagli scarti delle pescherie. Maleodoranti cassette di polistirolo con all'interno frattaglie - se non interi pesci - vengono lasciati spessissimo nei pressi del mercato di via Robertelli a Torrione, di via De Crescenzo a Pastena o a largo San Petrillo, a ridosso di largo San Giovanniello, e nel grande parcheggio di via Ligea. In pratica qualche pescheria, per non attendere l'arrivo della ditta autorizzata per la raccolta dei loro rifiuti (un servizio costoso) si disfa delle cassette di pesce, lasciandole soprattutto nei pressi dei mercati rionali, con danno per gli operatori mercatali e per i cittadini, costretti a vedere (e soprattutto sentire l'odore) uno scempio che causa maggiori costi alla raccolta. Parcheggio di via Ligea. Nella grande area di sosta sottostante il viadotto Gatto, si creano continuamente cumuli di rifiuti indifferenziati: ogni mattina un mezzo di Salerno Pulita è "costretto" a portare via tanta immondizia "tal quale" quanto quella di cinque-sei palazzi di media grandezza. A produrla sono una parte le pescherie ma anche i locali di una vasta area. Il caso. Da anni, invece, continua la situazione incresciosa a via Porta Rateprandi, in pieno centro storico, per colpa di alcuni residenti, italiani e stranieri, che non fanno la differenziata. Ma pure di qualche locale del centro storico che abbandona sacchi neri grandi pieni di tutto e ogni giorno. Il risultato? Topi, gatti, uccelli che si sfamano fianco a fianco dai rifiuti.





La Città di Salerno

Salerno

Per ripulire la zona, Salerno Pulita deve impiegare un furgoncino a volta. Le altre criticità. I punti dove si creano cumuli di rifiuti indifferenziati a Salerno sono diversi: la campana del vetro a via Irno, poco lontana da un' area di servizio; via Filippo Smaldone e via Leucosia a Mercatello dove vengono abbandonati cartoni per pizze e panini; via Monticelli dove sorgono cataste di rifiuti. C' è poi la piazza esterna di Sant' Eustachio (nei pressi del campetto in disuso), dove, per colpa di qualche residente della zona o dei rioni collinari, giungono perfino dei cinghiali a rovistare fra i sacchi. I controlli. Una città sporca, nonostante gli sforzi per tenerla pulita, a causa dell' inciviltà di alcuni ma anche da controlli del tutto insufficienti, quando inesistenti. Salvatore De Napoli ©RIPRODUZIONE RISERVATA Situazione critica negli scali turistici passati sotto la gestione della società comunale Chiesto un incontro con l' **Autorità portuale** per "cancellare" le micro-discardie In vari quartieri vengono lasciate cassette con il pesce A Sant' Eustachio i "sacchetti selvaggi" diventano un richiamo anche per i cinghiali E i controlli scarseggiano.

Informazioni Marittime

Bari

Sistema portuale di Bari, 9 milioni di aiuti post-Covid

Approvato consuntivo 2019, che si chiude con un avanzo di 2,5 milioni. Grazie al DL Rilancio, tante risorse per mitigare gli effetti del crollo del traffico passeggeri

Il Comitato di gestione e l' Organismo di partenariato della risorsa del mare dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) hanno approvato all' unanimità il bilancio consuntivo 2019 dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, che si chiude con un avanzo di parte corrente che supera i 2,5 milioni di euro. «Per l' entità dell' avanzo, il contenimento della spesa e gli investimenti in opere e servizi, è un suggello che attesta l' ottimo stato di salute dell' ente e l' efficacia della nostra azione amministrativa», commenta il presidente dell' Adsp, **Ugo Patroni Griffi**, consentendo «di vincolare 9 milioni dell' avanzo disponibile alle esigenze Covid 19, per traghettare indenni, oltre la pandemia, imprese e lavoratori, senza rallentare nessuna opera pubblica, investendo in servizi e innovazione». Con 9 milioni a disposizione, grazie alle misure previste all' articolo 199 del DL Rilancio, il sistema portuale barese potrà intervenire sugli effetti negativi del calo dei traffici di quest' anno, soprattutto su movimento passeggeri e crocieristi, oltre ad aiuti per l' intero cluster marittimo, «conservandone integri i livelli occupazionali, nonché le imprese autorizzate alla fornitura del lavoro portuale temporaneo articolo 17», conclude l' authority portuale. Rispetto all' anno precedente si registra un incremento di entrate di oltre un milione di euro, «a dimostrazione che gli sforzi compiuti dall' ente per rendere i porti del sistema più competitivi e in grado di attrarre nuovi traffici hanno prodotto gli esiti attesi», sottolinea l' Adsp in una nota, «considerando che nel corso del 2019 non sono stati adottati provvedimenti di incremento delle tariffe». Il bilancio dà inoltre conto dei costi connessi all' incremento e miglioramento dell' attività di security e di viabilità, in conseguenza dell' aumento dei traffici in tutti i porti e della estensione anche ai porti di Brindisi e Manfredonia degli standard di security già adottati nei porti di Bari, Monopoli e Barletta. L' avanzo di amministrazione per il 2019 ammonta ad oltre 48 milioni di euro, dei quali 33 milioni sono destinati alla realizzazione delle opere previste dal Programma triennale delle opere, approvato in occasione del bilancio di previsione 2020.



Dall' Authority l' ok al bilancio E le tariffe restano invariate

Consuntivo chiuso e avanzo da 48 milioni La soddisfazione del presidente Patroni Griffi Dei fondi avanzati, 33 destinati ad opere come stazione marittima e pontile a briccole

Via libera, nelle scorse ore, al bilancio consuntivo 2019 dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, che chiude i conti in regola rispetto a quanto previsto. Ad annunciarlo è lo stesso ente **portuale**, con la soddisfazione espressa dal presidente Ugo Patroni Griffi. L' Organismo di partenariato della risorsa del mare e il Comitato di gestione dell' **Authority**, si legge nella nota appositamente diramata dall' **Autorità di sistema**, hanno approvato all' unanimità il conto consuntivo 2019 dell' ente **portuale** che si chiude con un avanzo di parte corrente che supera i 2,5 milioni di euro. Rispetto all' anno precedente, si registra un incremento di entrate di oltre un milione di euro, a dimostrazione che gli sforzi compiuti dall' ente per rendere i porti del **sistema** più competitivi e in grado di attrarre nuovi traffici hanno prodotto gli esiti attesi. Un risultato positivo reso ancor più significativo se si considera che nell' anno 2019, come del resto nei due anni precedenti, non sono stati adottati provvedimenti di incremento delle tariffe. Il bilancio, fa sapere inoltre l' ente, dà conto dei costi connessi all' incremento e miglioramento dell' attività di security e di viabilità, in conseguenza dell' aumento dei traffici in tutti i porti e della estensione anche ai porti di Brindisi e Manfredonia degli standard di security già adottati nei porti di Bari, Monopoli e Barletta. L' avanzo di amministrazione per l' anno 2019 ammonta ad oltre 48 milioni di euro. Di questi, annuncia l' **Authority**, 33 milioni sono destinati alla realizzazione delle opere previste dal Programma triennale delle opere, approvato in occasione del bilancio di previsione 2020. Un Programma che per Brindisi prevede, tra le altre cose, il terminal passeggeri a Costa Morena Ovest, un tensostatico per i crocieristi, il pontile a briccole, la ristrutturazione del faro delle Pedagne, la riqualificazione del varco di Costa Morena Ovest. Piena soddisfazione per il via libera al conto consuntivo dal presidente dell' **Authority**. «L' approvazione all' unanimità - sottolinea Patroni Griffi - del bilancio consuntivo, da parte dell' Organismo di partenariato e del Comitato di gestione, per l' entità dell' avanzo, il contenimento della spesa e gli investimenti in opere e servizi è un suggello che attesta l' ottimo stato di salute dell' ente e l' efficacia della nostra azione amministrativa». Un risultato, prosegue il presidente, che «ci ha consentito di vincolare 9 milioni dell' avanzo disponibile alle esigenze Covid 19, per traghettare indenni, oltre la pandemia, imprese e lavoratori, senza rallentare nessuna opera pubblica, investendo in servizi e innovazione». Potendo infatti contare su 9 milioni di euro per l' applicazione delle misure di mitigazione degli effetti negativi sulla portualità derivanti dalla pandemia da coronavirus, infatti, l' ente sarà in grado di sostenere non solo gli effetti del prevedibile calo dei traffici dell' esercizio 2020, specie per quanto riguarda passeggeri e crociere, ma anche e soprattutto aiutare, nei limiti fissati dal legislatore, l' intero cluster, conservandone integri i livelli occupazionali, nonché le imprese autorizzate alla fornitura del lavoro **portuale** temporaneo. I risultati conseguiti, che Patroni Griffi definisce ottimi, «da un lato premiano gli sforzi profusi sin dalla costituzione dell' **Autorità di sistema portuale** nella riorganizzazione e razionalizzazione delle attività svolte dalle sopresse **Autorità Portuali** per la valorizzazione e lo sviluppo dei 5 porti del **sistema**; dall' altro consentono di affrontare con maggiore serenità



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

il particolare momento di crisi in cui versa sia la portualità, sia l'intera economia nazionale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Autorità di Sistema Portuale, approvato il bilancio consuntivo con un avanzo di 2,5 milioni di euro

Approvato - con un avanzo di 2,5 milioni di euro - il conto consuntivo dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale. L' ok è arrivato all' unanimità dall' Organismo di Partenariato della Risorsa del Mare e dal Comitato di Gestione dell' AdspMam. «Rispetto all' anno precedente - spiega una nota - si registra un incremento di entrate di oltre un milione di euro, a dimostrazione che gli sforzi compiuti dall' Ente per rendere i porti del **sistema** più competitivi e in grado di attrarre nuovi traffici hanno prodotto gli esiti attesi. Un risultato positivo reso ancor più significativo se si considera che nell' anno 2019, come del resto nei due precedenti, non sono stati adottati provvedimenti di incremento delle tariffe. Il bilancio dà inoltre conto dei costi connessi all' incremento e miglioramento dell' attività di security e di viabilità, in conseguenza dell' aumento dei traffici in tutti i porti e della estensione anche a Brindisi e Manfredonia degli standard di security già adottati a Bari, Monopoli e Barletta». L' avanzo di amministrazione per il 2019 ammonta ad oltre 48 milioni di euro «e di essi - si legge nella nota - 33 sono destinati alla realizzazione delle opere previste dal Programma Triennale delle Opere, approvato in occasione del Bilancio di previsione 2020». Piena soddisfazione esprime il presidente Ugo Patroni Griffi: «L' approvazione all' unanimità del bilancio consuntivo, per l' entità dell' avanzo, il contenimento della spesa e gli investimenti in opere e servizi, è un suggello che attesta l' ottimo stato di salute dell' Ente e l' efficacia della nostra azione amministrativa. Il risultato ci ha consentito di vincolare 9 milioni dell' avanzo disponibile alle esigenze Covid 19, per traghettare indenni, oltre la pandemia, imprese e lavoratori, senza rallentare nessuna opera pubblica, investendo in servizi e innovazione». Con i 9 milioni di euro, l' Ente sarà in grado di sostenere non solo gli effetti del prevedibile calo dei traffici dell' esercizio 2020, specie per quanto riguarda passeggeri e crociere, ma anche e soprattutto aiutare - nei limiti fissati dal legislatore - l' intero cluster, conservandone integri i livelli occupazionali, nonché le imprese autorizzate alla fornitura del lavoro **portuale** temporaneo (art. 17 della Legge n. 84/94). «Gli ottimi risultati conseguiti - conclude il presidente - da un lato premiano gli sforzi profusi sin dalla costituzione dell' **Autorità di Sistema Portuale** nella riorganizzazione e razionalizzazione delle attività svolte dalle sopresse **Autorità** Portuali per la valorizzazione e lo sviluppo dei 5 porti del **sistema**; dall' altro consentono di affrontare con maggiore serenità il particolare momento di crisi in cui versa sia la portualità, sia l' intera economia nazionale».



Brindisi Report

Brindisi

Autorità portuale, approvato il bilancio 2019: oltre due milioni di euro di avanzo

L' avanzo di amministrazione per l' anno 2019 ammonta ad oltre 48 milioni di euro, 33 milioni dei quali destinati per realizzare alcune opere

BRINDISI - L' organismo di partenariato della Risorsa del Mare e il comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale hanno approvato all' unanimità il conto consuntivo 2019 dell' ente portuale che si chiude con un avanzo di parte corrente che supera i 2,5 milioni di euro. Rispetto all' anno precedente, si registra un incremento di entrate di oltre 1 milione di euro, a dimostrazione che gli sforzi compiuti dall' ente per rendere i porti del sistema più competitivi e in grado di attrarre nuovi traffici hanno prodotto gli esiti attesi. Un risultato positivo reso ancor più significativo se si considera che nell' anno 2019, come del resto nei due anni precedenti, non sono stati adottati provvedimenti di incremento delle tariffe. Il bilancio dà inoltre conto dei costi connessi all' incremento e miglioramento dell' attività di security e di viabilità, in conseguenza dell' aumento dei traffici in tutti i porti e della estensione anche ai porti di Brindisi e Manfredonia degli standard di security già adottati nei porti di Bari, Monopoli e Barletta. L' avanzo di amministrazione per l' anno 2019 ammonta ad oltre 48 milioni di euro, dei quali 33 milioni sono destinati alla realizzazione delle opere previste dal

programma triennale delle opere, approvato in occasione del bilancio di previsione 2020. Piena soddisfazione esprime il presidente dell' Adsp Mam, Ugo Patroni Griffi: "L' approvazione all' unanimità del bilancio consuntivo, da parte dell' organismo di partenariato e del comitato di gestione, per l' entità dell' avanzo, il contenimento della spesa e gli investimenti in opere e servizi è un suggello che attesta l' ottimo stato di salute dell' ente e l' efficacia della nostra azione amministrativa." "Il risultato- continua Patroni Griffi- ci ha consentito di vincolare 9 milioni dell' avanzo disponibile alle esigenze Covid 19, per traghettare indenni, oltre la pandemia, imprese e lavoratori, senza rallentare nessuna opera pubblica, investendo in servizi e innovazione." Potendo contare su ben 9 milioni di euro per l' applicazione delle misure di mitigazione degli effetti negativi sulla portualità derivanti dalla pandemia da Covid-19 (art. 199 del DL Rilancio), infatti, l' ente sarà in grado di sostenere non solo gli effetti del prevedibile calo dei traffici dell' esercizio 2020, specie per quanto riguarda passeggeri e crociere, ma anche e soprattutto aiutare -nei limiti fissati dal legislatore- l' intero cluster , conservandone integri i livelli occupazionali, nonché le imprese autorizzate alla fornitura del lavoro portuale temporaneo (art. 17 della Legge n. 84/94). "Gli ottimi risultati conseguiti - conclude il presidente- da un lato premiano gli sforzi profusi sin dalla costituzione dell' Autorità di Sistema Portuale nella riorganizzazione e razionalizzazione delle attività svolte dalle sopresse Autorità Portuali per la valorizzazione e lo sviluppo dei 5 porti del sistema; dall' altro consentono di affrontare con maggiore serenità il particolare momento di crisi in cui versa sia la portualità, sia l' intera economia nazionale."



Approvato il bilancio AdSp MAM

Chiuso il 2019 con un avanzo di oltre 2,5 milioni di euro

Redazione

BARI Approvato all'unanimità il bilancio dell'AdSp MAM, da parte dell'Organismo di partenariato della risorsa del mare e del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. Il conto consuntivo 2019 dell'Ente portuale si chiude con un avanzo di parte corrente che supera i 2,5 milioni di euro. Rispetto all'anno precedente, si registra un incremento di entrate di oltre 1 milione di euro, a dimostrazione che gli sforzi compiuti dall'Ente per rendere i porti del sistema più competitivi e in grado di attrarre nuovi traffici hanno prodotto gli esiti attesi. Un risultato positivo reso ancor più significativo se si considera che nell'anno 2019, come del resto nei due anni precedenti, non sono stati adottati provvedimenti di incremento delle tariffe. Il bilancio dà inoltre conto dei costi connessi all'incremento e miglioramento dell'attività di security e di viabilità, in conseguenza dell'aumento dei traffici in tutti i porti e della estensione anche ai porti di Brindisi e Manfredonia degli standard di security già adottati nei porti di Bari, Monopoli e Barletta. L'avanzo di amministrazione per l'anno 2019 ammonta ad oltre 48 milioni di euro, dei quali 33 milioni sono destinati alla realizzazione delle opere previste dal Programma Triennale delle Opere, approvato in occasione del Bilancio di previsione 2020. Il presidente dell'AdSp MAM Ugo Patroni Griffi esprime così la sua piena soddisfazione: L'approvazione all'unanimità del bilancio consuntivo, da parte dell'Organismo di partenariato e del Comitato di gestione, per l'entità dell'avanzo, il contenimento della spesa e gli investimenti in opere e servizi è un suggerlo che attesta l'ottimo stato di salute dell'Ente e l'efficacia della nostra azione amministrativa. Il risultato continua Patroni Griffi- ci ha consentito di vincolare 9 milioni dell'avanzo disponibile alle esigenze Covid-19, per traghettare indenni, oltre la pandemia, imprese e lavoratori, senza rallentare nessuna opera pubblica, investendo in servizi e innovazione. Potendo contare su ben 9 milioni di euro per l'applicazione delle misure di mitigazione degli effetti negativi sulla portualità derivanti dalla pandemia da Covid-19 (art. 199 del DL Rilancio), infatti, l'Ente sarà in grado di sostenere non solo gli effetti del prevedibile calo dei traffici dell'esercizio 2020, specie per quanto riguarda passeggeri e crociere, ma anche e soprattutto aiutare nei limiti fissati dal legislatore- l'intero cluster, conservandone integri i livelli occupazionali, nonché le imprese autorizzate alla fornitura del lavoro portuale temporaneo (art. 17 della Legge n. 84/94). Infine, Patroni Griffi ritiene che gli ottimi risultati conseguiti da un lato premiano gli sforzi profusi sin dalla costituzione dell'Autorità di Sistema portuale nella riorganizzazione e razionalizzazione delle attività svolte dalle sopresse Autorità portuali per la valorizzazione e lo sviluppo dei cinque porti del sistema; dall'altro consentono di affrontare con maggiore serenità il particolare momento di crisi in cui versa sia la portualità, sia l'intera economia nazionale.



Port News

Brindisi

Porti pugliesi, approvato il bilancio

L' Organismo di Partenariato della Risorsa del Mare e il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale hanno approvato all' unanimità il conto consuntivo 2019 dell' Ente portuale che si chiude con un avanzo di parte corrente che supera i 2,5 milioni di euro. Rispetto all' anno precedente, si registra un incremento di entrate di oltre 1 milione di euro, a dimostrazione che gli sforzi compiuti dall' Ente per rendere i porti del sistema più competitivi e in grado di attrarre nuovi traffici hanno prodotto gli esiti attesi. Un risultato positivo reso ancor più significativo se si considera che nell' anno 2019, come del resto nei due anni precedenti, non sono stati adottati provvedimenti di incremento delle tariffe. Il bilancio dà inoltre conto dei costi connessi all' incremento e miglioramento dell' attività di security e di viabilità, in conseguenza dell' aumento dei traffici in tutti i porti e della estensione anche ai porti di Brindisi e Manfredonia degli standard di security già adottati nei porti di Bari, Monopoli e Barletta. L' avanzo di amministrazione per l' anno 2019 ammonta ad oltre 48 milioni di euro, dei quali 33 milioni sono destinati alla realizzazione delle opere previste dal Programma Triennale delle Opere, approvato in occasione del Bilancio di previsione 2020. Piena soddisfazione esprime il presidente dell' **AdSP MAM Ugo Patroni Griffi**: «L' approvazione all' unanimità del bilancio consuntivo, da parte dell' Organismo di partenariato e del Comitato di gestione, per l' entità dell' avanzo, il contenimento della spesa e gli investimenti in opere e servizi è un suggello che attesta l' ottimo stato di salute dell' Ente e l' efficacia della nostra azione amministrativa». «Il risultato- continua **Patroni Griffi**- ci ha consentito di vincolare 9 milioni dell' avanzo disponibile alle esigenze Covid 19, per traghettare indenni, oltre la pandemia, imprese e lavoratori, senza rallentare nessuna opera pubblica, investendo in servizi e innovazione».



Porti pugliesi: via libera al bilancio 2019, archiviato con un avanzo di oltre 2,5 milioni

Bari - Il bilancio consuntivo 2019 dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (MAM) è stato approvato oggi all' unanimità con un avanzo che supera i 2,5 milioni di euro da parte dell' Organismo di partenariato e del Comitato di Gestione . 'Rispetto all' anno precedente, si registra un incremento di entrate di oltre 1 milione di euro, a dimostrazione che gli sforzi compiuti dall' ente per rendere i porti del **sistema** più competitivi e in grado di attrarre nuovi traffici hanno prodotto gli esiti attesi. Un risultato positivo reso ancor più significativo se si considera che nell' anno 2019, come del resto nei due anni precedenti, non sono stati adottati provvedimenti di incremento delle tariffe', riporta una nota dell' AdSP. Il bilancio tiene in considerazione anche i costi connessi all' incremento e miglioramento dell' attività di security e di viabilità, in conseguenza dell' aumento dei traffici in tutti i porti e della estensione anche ai porti di Brindisi e Manfredonia degli standard di security già adottati nei porti di Bari , Monopoli e Barletta . L' avanzo di amministrazione per l' anno 2019 ammonta ad oltre 48 milioni di euro, dei quali 33 milioni sono destinati alla realizzazione delle opere previste dal

Programma Triennale delle Oper e, approvato in occasione del Bilancio di previsione 2020. 'L' approvazione all' unanimità del bilancio consuntivo, da parte dell' Organismo di partenariato e del Comitato di gestione , per l' entità dell' avanzo, il contenimento della spesa e gli investimenti in opere e servizi è un suggello che attesta l' ottimo stato di salute dell' ente e l' efficacia della nostra azione amministrativa', ha commentato il presidente dell' AdSP MAM Ugo Patroni Griffi . 'Il risultato ci ha consentito di vincolare 9 milioni dell' avanzo disponibile alle esigenze Covid 19 , per traghettare indenni, oltre la pandemia, imprese e lavoratori, senza rallentare nessuna opera pubblica, investendo in servizi e innovazione', ha aggiunto il presidente Potendo contare su ben 9 milioni di euro per l' applicazione delle misure di mitigazione degli effetti negativi sulla portualità derivanti dalla pandemia da Covid-19 (art. 199 del DL Rilancio), l' ente sarà in grado di sostenere non solo gli effetti del prevedibile calo dei traffici dell' esercizio 2020, specie per quanto riguarda passeggeri e crociere, ma anche e soprattutto aiutare - nei limiti fissati dal legislatore - l' intero cluster, conservandone integri i livelli occupazionali, nonché le imprese autorizzate alla fornitura del lavoro **portuale** temporaneo (art. 17 della Legge n. 84/94). 'Gli ottimi risultati conseguiti - ha concluso il presidente - da un lato premiano gli sforzi profusi sin dalla costituzione dell' **Autorità di Sistema Portuale** nella riorganizzazione e razionalizzazione delle attività svolte dalle sopresse **Autorità** portuali per la valorizzazione e lo sviluppo dei 5 porti del **sistema**; dall' altro consentono di affrontare con maggiore serenità il particolare momento di crisi in cui versa sia la portualità, sia l' intera economia nazionale'.

TRASPORTI

Porto 6.0 presentato il nuovo progetto

Porto 6.0 è il nuovo progetto lanciato ieri dall' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto, insieme a Srm (Studi ricerche Mezzogiorno) con la presentazione del Piano operativo triennale 2020-2022. Elementi chiave del piano sono, come ha detto Fulvio Lino Di Blasio, segretario generale dell' Autorità portuale, «innovazione, sostenibilità, porto e territorio, competitività e accountability istituzionale». Obiettivo d' insieme, ha detto Di Blasio, è quello di imprimere «un cambio di passo». Entrando nel merito, a proposito dell' innovazione, il segretario generale ha annunciato che si darà impulso alla digitalizzazione dell' Autorità portuale di Taranto «anche attraverso sportello unico amministrativo. Molte autorizzazioni - ha precisato - si potranno chiedere online nella seconda parte dell' anno». Per la sostenibilità, invece, si esperimenteranno carburanti alternativi nel porto, ha detto Di Blasio, ricordando che attraverso Enel X «esiste già, nell' area del porto, un punto di ricarica delle auto elettriche accessibile al pubblico». Relativamente alla competitività, Di Blasio ha sostenuto che il porto di Taranto possiede «infrastrutture che molti ci invidiano, abbiamo inoltre la possibilità di accogliere insediamenti e investimenti, ma è il momento di valorizzare questi asset grazie alla Zona franca doganale e alla Zona economica speciale. Per cui diventa importante non il semplice averle - ha aggiunto riferendosi alle due Zone che offrono sgravi, facilitazioni e incentivi per richiamare appunto investitori - ma renderle davvero operative e funzionanti». Circa l' accountability istituzionale, Di Blasio ha chiarito che «bisognerà lavorare su miglioramento della performance e sulla riduzione dei rischi». In definitiva, ha aggiunto, nel Piano 2020-2022 delineiamo «cinque obiettivi di piano e 20 azioni strategiche. Abbiamo semplificato su pochi obiettivi strategici e dopo il momento dell' impostazione ora è il momento dell' esecuzione. C' è poi grande apertura al territorio e all' inclusività, anche del personale dell' Autorità portuale». Puntiamo, ha concluso Di Blasio, mentre per Srm è intervenuto Alessandro Panaro, «ad un modello evoluto, ad un porto 6.0 e con questo piano abbiamo valutato dove siamo avanti e dove invece abbiamo dei gap, mentre sul piano delle performance ci siamo anche fatti valutare da soggetti esterni».



Cinquecento milioni di euro per le aree del porto jonico

Il presidente Prete sul settore crociere: «Confermate 21 prenotazioni per il 2021» Presentato il piano operativo triennale Punto sulle risorse con il sottosegretario

ALESSIO PIGNATELLI

Alessio PIGNATELLI Superare la tempesta perfetta, in cui ci si è aggiunto anche il Covid con tutti i noti risvolti, per aspirare a diventare uno scalo moderno in grado di dare valore aggiunto alle attività marittime e logistiche. È il modello Porto 6.0 raccontato e ideato nel Pot 2020-2022, ossia il piano operativo triennale dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio. Più concretamente le linee guida saranno innovazione, sostenibilità, rapporti col territorio, competitività e digitalizzazione dell' ente. Pensare a un futuro a medio termine per un porto, in particolare quello jonico, in questo momento è arduo ma strettamente necessario. Anzi, fondamentale perché bisogna provare a cogliere le opportunità dalla crisi. Magari anche con il sostegno del governo come annunciato dal web meeting il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Mario Turco: «Nel Cis abbiamo rinvenuto per il porto una dotazione finanziaria che equivale al 42% delle risorse disponibili e cioè 426 milioni sul miliardo totale. Nell' agenda di governo c' è l' intenzione di favorire insediamenti produttivi soprattutto nell' ambito **portuale**: abbiamo stanziato 35 milioni di euro per la bonifica dell' area ex Belleli e stiamo lavorando su un accordo di programma con il gruppo Ferretti. Siamo in dirittura di arrivo, la società investirà ulteriori 85 milioni per attività produttiva e di ricerca con circa 300 unità da assumere. Il porto può rappresentare un' importante infrastruttura per diversificare l' economia». Il presidente dell' Authority Sergio Prete ha analizzato come si è arrivati al Pot. Innanzitutto, citando quella tempesta perfetta con le criticità di Ilva cui si è aggiunta la crisi del settore industriale con la chiusura di storiche società come Cementir e la desertificazione del terminal contenitori. Anni che però «sono serviti per preparare la rinascita e il documento lo rappresenta bene» ha affermato Prete che ha orgogliosamente rimarcato la vocazione turistica tramite il traffico crocieristico, ben lontano dai porti più consolidati ma per l' anno prossimo sono state confermate le 21 prenotazioni. L' era Yilport sta inoltre per partire e «ora aspettiamo ciò che sarà deciso sulla parte industriale ma dall' anno prossimo tutto potrà crescere verso uno sviluppo nuovo». Il segretario generale dell' Authority Fulvio Lino Di Blasio ha definito il documento molto concreto, un adempimento ordinario che costituisce però una prova visti gli scenari. Questi ultimi sono stati dipinti da Alessandro Panaro, capo del servizio Maritime & Energy di SRM Studi Ricerche Mezzogiorno, il Centro studi e ricerche che ha fornito supporto specialistico. «Non solo eravamo in una tempesta perfetta ma poi è entrato in scena il Covid, quasi una nave a cannoneggiare. Il mare calmo però non fa bravo il marinaio. La flessione del commercio mondiale ha fustigato il **sistema portuale**, l' impatto coronavirus ha segnato in negativo tutte le aree. I paesi sono entrati in blocco in momenti diversi. Il trade di prodotti automobilistici ed energetici è crollato. Hanno tirato i prodotti sanitari ma non è un bene perché abbiamo dovuto importarli da altri paesi». L' impatto su Taranto sarà commisurato sulla tipologia del traffico che saprà attrarre e su come si applicherà il modello 6.0 grazie alla capacità di generare innovazione, internazionalizzazione, sinergie, accordi e protocolli con centri di ricerca economica, meccanismi logistici rivolti a far diventare il porto un centro intermodale. Ed essere un green port. Cioè sostenibile, compatibile. Prerogative molto affini ai propositi dell' amministrazione Melucci. Il primo cittadino ha detto che occorre lavorare sulla cultura marittima, «questa città non si è





Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

l'errore di concedere spazi sovradimensionati agli operatori, le concessioni sono della città. Una delle sfide è utilizzare nella maniera costruttiva e legittima le concessioni come leva negoziale nei confronti dei player. Dall'evoluzione del porto dipenderà tanto il destino della città: è un triennio cruciale per ciò che sta già avvenendo in queste settimane». Infine, per parlare soprattutto di Zona economica speciale, è intervenuto l'assessore regionale allo Sviluppo economico Mino Borraccino. Insieme all'istituzione della Zona Franca Doganale, la Zes può trasformare lo scalo di Taranto in «uno dei più importanti hub della logistica del Mediterraneo. Uno sviluppo non più legato esclusivamente alla monocultura dell'acciaio, ma in grado di basarsi sulla sostenibilità, la competitività e la rendicontabilità sul piano dell'efficacia, traducendosi in crescita commerciale, turistica, infrastrutturale e certamente anche sociale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Resmini (Cpd): innovazione è la chiave

Nel 2019 i porti italiani hanno gestito 479 milioni di tonnellate di merci, il -2,2% rispetto al 2018. Si stima che nel 2020 potranno perdere oltre 90 milioni di tonnellate. L'export ha fatto segnare un -19% a marzo 2020 rispetto al 2019. Nell'anno destinato a rivelarsi come il peggiore dell'ultimo periodo per lo scalo jonico - la pandemia ha dato la mazzata finale - ci sono però spunti per ripartire immediatamente. Dalle nuove prospettive di Yilport ai provvedimenti amministrativi per attrarre investimenti e nuove opportunità. Per la sostenibilità, per esempio, al **porto** di **Taranto** si esperimentano carburanti alternativi. Attraverso Enel X esiste già, nell'area del **porto**, un punto di ricarica delle auto elettriche accessibile al pubblico. Enrico Resmini, ad e direttore generale CDP Venture Capital SGR Fondo Nazionale Innovazione ha spronato a proseguire su questa strada: «L'innovazione è la parola chiave. Per **Taranto** lo scossone è passato, siete forzati a reinventarvi rispetto a sistemi più maturi ma allo stesso modo più rigidi. Magari per una start-up è più complicato entrare nel Pireo poiché ci sono dinamiche consolidate. **Taranto** sta vivendo una crisi che può trasformarla in un laboratorio a cielo aperto e per questo è molto attrattiva». A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Una nuova mappa per le aree demaniali

Confronto tra Comune e Difesa per le zone della Marina da cedere Si valuta l'alleggerimento del Muraglione dell'arsenale

PAOLA CASELLA

Paola CASELLA Comune di Taranto e Ministero della Difesa al lavoro per valutare l'ipotesi di nuovi trasferimenti di aree demaniali e immobili in favore della città. Si è svolta, infatti, nei giorni scorsi la prima conferenza di servizi in remoto tra l'ente civico ed il Ministero della Difesa, con le sue organizzazioni periferiche e territoriali, a partire da quelle della Marina Militare, così come era stato concordato dal ministro Lorenzo Guerini e dal sindaco Rinaldo Melucci durante il lockdown. La conferenza di servizi ha lo scopo di affrontare tutte le ipotesi di devoluzione in favore della comunità jonica di importanti porzioni di territorio urbano ovvero di manufatti non più funzionali agli interessi del sistema difesa, oltre a fornire l'occasione di coordinare al meglio alcune iniziative interistituzionali già presenti in convenzioni esistenti o sul tavolo del Cis Taranto. «L'amministrazione comunale è davvero grata al signor Ministro della Difesa - ha affermato il primo cittadino - per la rapidità e la concretezza con la quale ha saputo occuparsi di Taranto, oltre che per la sensibilità con la quale ci sta aiutando nella traiettoria di completare questo nostro grande piano di transizione urbanistica, ambientale e socio-economico. È la politica per le persone, quella che ci piace». Nella prima sessione è stato presentato un significativo elenco, stilato incrociando le esigenze di coerenza con gli attuali piani della Marina e le ormai numerosissime sollecitazioni della comunità jonica in ordine alla fruizione di alcune tra le aree urbane e naturalistiche più belle della città di Taranto. «In considerazione di tanti confronti informali ma affatto presunti in questi ultimi mesi con i vertici della Forza Armata - ha aggiunto Melucci - come anche degli eccellenti rapporti istituzionali ed economici che stiamo registrando nei confronti del nostro territorio, abbiamo ipotizzato fosse possibile ragionare finalmente su di un graduale processo di devoluzione, da governarsi per mezzo di una convenzione quadro che scaturirà dalla conferenza, che per altro dovrebbe coinvolgere anche altri soggetti titolati come la Soprintendenza e l'Agenzia del Demanio, e per la quale abbiamo fornito ampia disponibilità a contemplare diversi istituti, dalla cessione diretta delle aree al semplice co-uso, passando per la permuta funzionale. Un processo che non vuole intaccare minimamente l'importanza che la presenza e le attività della Marina Militare rivestono per Taranto». Nella iniziale proposta progettuale, che verrà formalmente acquisita agli atti della conferenza, l'assessore ai Lavori pubblici Ubaldo Occhinegro e gli uffici tecnici del Comune hanno inserito, con modalità specifiche caso per caso, un approfondimento sulla riqualificazione e fruizione della ex Stazione Torpediniere - già oggetto di un accordo di programma con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio -, dei bastioni ai piedi di corso Due Mari, delle aree verdi all'interno dell'Arsenale e dell'ospedale militare - per la cui manutenzione già l'ente civico collabora -, degli impianti sportivi di via Cugini, delle aree di via Acton - già immaginate come funzionali all'hub operativo del grande progetto delle Brt, le linee per bus elettrici veloci, finanziate di recente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, - della torre D' Ayala e di parte delle sue pertinenze, infine dell'isola di San Paolo. Da valutare un alleggerimento del Muraglione dell'Arsenale e anche su questo argomento la conferenza verrà chiamata ad esprimersi esplicitamente. La prossima riunione si svolgerà a luglio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





Presentazione del Piano Operativo Triennale (POT) 2020 - 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale di Taranto.

29/06/2020 Borraccino: .Il Piano Operativo Triennale (POT) 2020 - 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale di **Taranto**: ulteriore occasione di sviluppo e di occupazione imperdibile Una nota dell'assessore Mino Borraccino: Come previsto, ho partecipato, oggi pomeriggio, al web meeting di presentazione del Piano Operativo Triennale (POT) 2020 - 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale di **Taranto**. Il dott. Sergio Prete, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio, e il dott. Alessandro Panaro, ricercatore di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) hanno illustrato il nuovo Piano Operativo Triennale 2020-2022. Nel mio intervento ho sottolineato le straordinarie opportunità offerte dal **Porto di Taranto**, che rappresentano occasioni inedite per lo sviluppo del territorio jonico. Uno sviluppo non più legato esclusivamente alla monocultura dell'acciaio, ma in grado di basarsi sulla sostenibilità, la competitività e la rendicontabilità sul piano dell'efficacia, traducendosi in crescita commerciale, turistica, infrastrutturale e certamente anche sociale. Il POT presenta una visione moderna delle attività dello scalo jonico. Esso si basa su 6 assi strategici in grado di promuovere la crescita del territorio e dare valore aggiunto alle attività marittime e logistiche. Ne esce rafforzata la strategia cui stiamo lavorando da tempo, nell'ambito dell'Assessorato allo Sviluppo economico della Regione Puglia, con la istituzione della Zona Economica Speciale Interregionale Jonica: una realtà in grado insieme all'istituzione della Zona Franca Doganale - di fare dello scalo di **Taranto** uno dei più importanti hub della logistica del Mediterraneo ed un valido strumento per lo sviluppo territoriale. A tal proposito ho rimarcato anche il nostro impegno per rilanciare il Distretto della Logistica in Puglia, che ha da poco avviato la nuova programmazione di sviluppo; poiché con circa 900 Km di costa, oltre 150 imprese del settore, associazioni, enti, centri di ricerca, sindacati, ed una rete di colle di infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali, non si può che crescere dal punto di vista degli scambi commerciali ed economici. E **Taranto** può certamente continuare a dare il suo prezioso contributo! Gli assi strategici del POT sono: la messa in campo di percorsi di innovazione, favorendo progetti di ottimizzazione dei processi portuali e logistici; la crescita delle attività di internazionalizzazione e di import export delle imprese; la svolta rappresentata dal diventare un centro intermodale; la capacità di creare sinergie con Università e Centri di ricerca; la caratterizzazione di essere sostenibile dal punto di vista ambientale; infine, la realizzazione di misure capaci di alimentare lo sviluppo dell'area territoriale di riferimento. Su questi aspetti si è svolta in particolare la mia relazione e non ho mancato di evidenziare lo sforzo costante profuso soprattutto in questi mesi, da Assessore regionale allo Sviluppo Economico, per elevare le prospettive del **Porto di Taranto**, favorevolmente collocato al centro del Mediterraneo. Oggi finalmente, con la presentazione del nuovo POT 2020 - 2022, viene definito uno scenario di lungo respiro, che consentirà di tracciare concrete linee di sviluppo sostenibile nonché di nuova e buona occupazione.



Taranto: Ipotesi di devoluzione di aree e manufatti

Taranto: Si è tenuta la prima conferenza di servizi in remoto tra Comune di Taranto e Ministero della Difesa, con le sue organizzazioni periferiche e territoriali, a partire naturalmente da quelle della Marina Militare, come era stato concordato dal Ministro Lorenzo Guerini ed il Sindaco Rinaldo Melucci durante il lockdown. La conferenza ha il compito di affrontare tutte le ipotesi di devoluzione in favore della comunità ionica di importanti porzioni di territorio urbano ovvero manufatti che dovessero apparire non più funzionali agli interessi del sistema difesa, oltre a fornire l'occasione di coordinare al meglio alcune iniziative interistituzionali già presenti in convenzioni esistenti o sul tavolo del CIS Taranto. « L' Amministrazione comunale è davvero grata al signor Ministro della Difesa - ha precisato il primo cittadino ionico -, per la rapidità e la concretezza con la quale ha saputo occuparsi di Taranto, oltre che per la sensibilità con la quale ci sta aiutando nella traiettoria di completare questo nostro grande piano di transizione urbanistica, ambientale e socio-economico. È la politica per le persone, quella che ci piace». In considerazione di tanti confronti informali ma affatto presunti in questi ultimi mesi con i vertici della Forza Armata , come anche degli eccellenti rapporti istituzionali ed economici che stiamo registrando nei confronti del nostro territorio, abbiamo ipotizzato fosse possibile ragionare finalmente su di un graduale processo di devoluzione, da governarsi per mezzo di una convenzione quadro che scaturirà dalla conferenza, che per altro dovrebbe coinvolgere anche altri soggetti titolati come la Soprintendenza e l' Agenzia del Demanio, e per la quale abbiamo fornito ampia disponibilità a contemplare diversi istituti, dalla cessione diretta delle aree al semplice co-uso, passando per la permuta funzionale. Un processo che non vuole intaccare minimamente l' importanza che la presenza e le attività della Marina Militare rivestono per Taranto ". La strada non è agevole, comprendiamo la prudenza dell' Ente Marina e siamo a disposizione per ricercare le soluzioni in grado di garantire reciproco vantaggio, dopo tutto molte aree non più strategiche per la Difesa rappresentano un costo e a volte una responsabilità per le strutture militari e per l' intera collettività. Perciò, ci aspettiamo collaborazione ed apertura, ognuno deve fare la sua parte per la rinascita di questa meravigliosa città, che tanto ha dato al sistema Paese. Ci auguriamo, in definitiva, una conferenza dagli esiti positivi per tutti. Nella prima sessione si è presentato un significativo elenco, stilato incrociando quelle esigenze di coerenza con gli attuali piani dell' Ente Marina e le ormai numerosissime sollecitazioni della comunità ionica in ordine alla fruizione di alcune tra le aree urbane e naturalistiche più belle della città di Taranto. Nella iniziale proposta progettuale, che verrà formalmente acquisita agli atti della conferenza, l' Assessore ai Lavori Pubblici Ubaldo Occhinegro e gli uffici tecnici del Comune di Taranto hanno inserito, con modalità specifiche caso per caso, un approfondimento sulla riqualificazione e fruizione della ex Stazione Torpediniere (già oggetto di un accordo di programma con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio), dei bastioni ai piedi di Corso Due Mari, delle aree verdi all' interno dell' Arsenal e dell' Ospedale militare (per la cui manutenzione già l' Ente Civico collabora), degli impianti sportivi di Via Cugini, delle aree di Via Acton (già immaginate come funzionali all' hub operativo del grande progetto delle BRT, le linee per bus elettrici veloci, finanziate di recente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), della torre D' Ayala e di parte delle sue pertinenze, infine dell' Isola di San Paolo. Inoltre, forte ed improcrastinabile è il desiderio della cittadinanza di valutare un alleggerimento del Muraglione dell' Arsenal e anche su questo argomento la conferenza verrà chiamata ad esprimersi



esplicitamente. È previsto che la conferenza di servizi torni a riunirsi nel prossimo mese di luglio.



Pugliapress

Taranto

© 2020,

CONFERENZA DI SERVIZI TRA COMUNE E DIFESA, IPOTESI DI DEVOLUZIONE DI AREE E MANUFATTI

Visualizzazioni 31 Nella settimana appena conclusa si è tenuta la prima conferenza di servizi in remoto tra Comune di Taranto e Ministero della Difesa, con le sue organizzazioni periferiche e territoriali, a partire naturalmente da quelle della Marina Militare, come era stato concordato dal Ministro Lorenzo Guerini ed il Sindaco Rinaldo Melucci durante il lockdown. La conferenza ha il compito di affrontare tutte le ipotesi di devoluzione in favore della comunità ionica di importanti porzioni di territorio urbano ovvero manufatti che dovessero apparire non più funzionali agli interessi del **sistema** difesa, oltre a fornire l'occasione di coordinare al meglio alcune iniziative interistituzionali già presenti in convenzioni esistenti o sul tavolo del CIS Taranto. «L'Amministrazione comunale è davvero grata al signor Ministro della Difesa - ha precisato il primo cittadino ionico -, per la rapidità e la concretezza con la quale ha saputo occuparsi di Taranto, oltre che per la sensibilità con la quale ci sta aiutando nella traiettoria di completare questo nostro grande piano di transizione urbanistica, ambientale e socio-economico. È la politica per le persone, quella che ci piace». Nella prima

sessione si è presentato un significativo elenco, stilato incrociando quelle esigenze di coerenza con gli attuali piani dell'Ente Marina e le ormai numerosissime sollecitazioni della comunità ionica in ordine alla fruizione di alcune tra le aree urbane e naturalistiche più belle della città di Taranto. «In considerazione di tanti confronti informali ma affatto presunti in questi ultimi mesi con i vertici della Forza Armata - ha aggiunto il Sindaco di Taranto -, come anche degli eccellenti rapporti istituzionali ed economici che stiamo registrando nei confronti del nostro territorio, abbiamo ipotizzato fosse possibile ragionare finalmente su di un graduale processo di devoluzione, da governarsi per mezzo di una convenzione quadro che scaturirà dalla conferenza, che per altro dovrebbe coinvolgere anche altri soggetti titolati come la Soprintendenza e l'Agenzia del Demanio, e per la quale abbiamo fornito ampia disponibilità a contemplare diversi istituti, dalla cessione diretta delle aree al semplice co-uso, passando per la permuta funzionale. Un processo che non vuole intaccare minimamente l'importanza che la presenza e le attività della Marina Militare rivestono per Taranto. La strada non è agevole, comprendiamo la prudenza dell'Ente Marina e siamo a disposizione per ricercare le soluzioni in grado di garantire reciproco vantaggio, dopo tutto molte aree non più strategiche per la Difesa rappresentano un costo e a volte una responsabilità per le strutture militari e per l'intera collettività. Perciò, ci aspettiamo collaborazione ed apertura, ognuno deve fare la sua parte per la rinascita di questa meravigliosa città, che tanto ha dato al **sistema** Paese. Ci auguriamo, in definitiva, una conferenza dagli esiti positivi per tutti». Nella iniziale proposta progettuale, che verrà formalmente acquisita agli atti della conferenza, l'Assessore ai Lavori Pubblici Ubaldo Occhinegro e gli uffici tecnici del Comune di Taranto hanno inserito, con modalità specifiche caso per caso, un approfondimento sulla riqualificazione e fruizione della ex Stazione Torpediniere (già oggetto di un accordo di programma con l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio**), dei bastioni ai piedi di Corso Due Mari, delle aree verdi all'interno dell'Arsenale e dell'Ospedale militare (per la cui manutenzione già l'Ente Civico collabora), degli impianti sportivi di Via Cugini, delle aree di Via Acton (già immaginate come funzionali all'hub operativo del grande progetto delle BRT, le linee per bus elettrici veloci, finanziate di recente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), della torre D' Ayala e di parte delle sue pertinenze, infine dell'Isola di San Paolo. Inoltre, forte ed improcrastinabile è il



desiderio della cittadinanza di valutare un alleggerimento del Muraglione dell' Arsenale e anche su questo argomento la conferenza verrà chiamata ad esprimersi



Studio 100

Taranto

esplicitamente. È previsto che la conferenza di servizi torni a riunirsi nel prossimo mese di luglio.

Manfredonia - Guardia Costiera Esercitazione antincendio presso il Marina del Gargano

29/06/2020 Questa mattina si è svolta, un'esercitazione antincendio nel porto turistico di Manfredonia Marina del Gargano nel corso della quale è stato simulato un incendio a bordo di una unità da diporto ormeggiata all'interno del locale cucine di bordo. Scopo dell'esercitazione è stata quella di monitorare la prontezza operativa e l'efficienza delle sistemazioni antincendio presenti in loco, i tempi di intervento del personale chiamato ad intervenire in caso di evento reale nonché analizzare eventuali elementi di criticità nel coordinamento operativo. L'allarme è stato lanciato dal Direttore del porto turistico che ha immediatamente interessato la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Manfredonia, che ha subito disposto le conseguenti attività di intervento e coordinamento. Sul posto sono intervenuti gli uomini della Guardia Costiera di Manfredonia che hanno coordinato sul luogo dell'incidente le attività di sgombero dell'area e l'intervento operativo effettuato dal personale dipendente del Marina del Gargano mediante le manichette in dotazione. L'esercitazione ha visto anche il coinvolgimento della battello GC085 in servizio presso la Capitaneria di Manfredonia, che ha fornito



assistenza alle operazioni via **mare**. L'esercitazione ha previsto anche la simulazione della presenza di un ferito, il diportista presente nel locale cucine ustionato a causa dell'incendio divampato a bordo del natante. Il soccorso è stato prestato dagli uomini e mezzi dell'Associazione P.A.S.E.R. di Manfredonia, chiamati ad intervenire sul posto, che hanno fornito le prime assistenze al malcapitato. I risultati sono stati soddisfacenti relativamente alla tempistica con cui si è svolta l'esercitazione, ritenuta idonea alla casistica anche in riferimento ad eventualità reali, e al corretto funzionamento ed uso delle apparecchiature antincendio dislocate all'interno del porto turistico. Emanato il nuovo Regolamento accosti per il Porto di Manfredonia In data 17 giugno 2020 la Capitaneria di Porto di Manfredonia ha emanato l'Ordinanza 08/2020 che approva e rende esecutivo il nuovo Regolamento per la navigazione, la sosta, e la precedenza agli accosti delle navi e dei galleggianti nella zona **portuale** di Manfredonia. Con l'approvazione di questo ultimo documento vengono di fatto abrogate quattro ordinanze che precedentemente regolamentavano la materia (ordinanza n° 21/92, n° 03/96, n°51/97, n°01/2000) andando di fatto a riordinare e unificare l'intera disciplina delle disposizioni in un unico provvedimento. L'ordinanza, nata a seguito di un proficuo dialogo tra il personale del Servizio Sicurezza della Navigazione e **Portuale** della Capitaneria di Porto di Manfredonia, rappresentanti dell'Autorità di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, i servizi tecnico/nautici e gli altri operatori del settore **portuale**, tiene conto anche dell'esperienza maturata nel corso degli anni e si pone come obiettivo quello di disciplinare la navigazione, le manovre, i movimenti, la sosta e la precedenza negli accosti delle navi e dei galleggianti, comprese le unità da pesca e da diporto, nell'ambito **portuale** di Manfredonia. Quello appena emanato risulta pertanto uno strumento normativo complesso, ma allo stesso tempo efficiente ed esaustivo, frutto dell'esperienza acquisita negli anni, al fine di garantire la salvaguardia della vita umana, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della struttura **portuale**, che rientrano tra i fondamentali compiti istituzionali della Guardia Costiera. Il nuovo Regolamento risulterà quindi sicuramente utile nella quotidiana gestione delle varie pratiche portuali di competenza, nonché in situazioni di particolari criticità. In ultimo con Ordinanza n. 09/2020, d'intesa con l'Autorità di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, è stato aggiornato l'articolo 2 del Regolamento del servizio di trasporto merci e persone dalle navi in rada al complesso **portuale** di Manfredonia e viceversa approvato con ordinanza 44/2007, nella parte in cui



Puglia Live

Manfredonia

trasporto dei passeggeri delle unità navali impiegate nel traffico crocieristico che scalano la rada o il porto di Manfredonia. Le due ordinanze emanate sono consultabili e scaricabili sul sito istituzionale della Capitaneria di Porto di Manfredonia, al seguente indirizzo link www.guardiacostiera.gov.it/manfredonia/ordinanze-e-avvisi.

Camera commercio: Crotone, puntare su investimenti porto

Pugliese incontra Agostinelli, iniziata seconda fase interventi

(ANSA) - CROTONE, 29 GIU - La Camera di commercio di Crotone, in continuità con le attività di stesura del Master Plan del porto di Crotone, ha incontrato negli uffici dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, il commissario Andrea Agostinelli, discutendo e confrontandosi sullo sviluppo delle infrastrutture esistenti e sulle prospettive di crescita del territorio crotonese. All' incontro hanno partecipato due parlamentari 5 stelle interessate alle attività della Camera e della **autorità portuale** di Gioia Tauro, Elisabetta Barbuto e Margherita Corrado. "Dopo aver partecipato attivamente ed investito le nostre risorse nella redazione del Master Plan del Porto di Crotone - commenta Alfio Pugliese, Presidente della Camera di Commercio di Crotone - abbiamo dato inizio ad una seconda fase di interventi, concentrandoci sulla predisposizione di un Piano regolatore generale del porto, trampolino di lancio per lo sviluppo economico e produttivo della città". La centralità dell' impegno messo in atto dall' Ente Camerale, è scritto in una nota, "ha gettato le basi per un sinergico confronto, sia da parte di professionisti che della cittadinanza, nella stesura del Mater Plan definitivo. La fervente attività oggi sfocia in un'ulteriore interlocuzione con le Istituzioni e, in particolare, con il Commissario Agostinelli, per la definizione degli investimenti e progetti futuri da parte del Ministero dei Trasporti". "Le criticità - afferma Pugliese - sono innumerevoli, ma siamo certi che l' esperienza del commissario Agostinelli, che ha reso il porto di Gioia Tauro uno dei più importanti del Mediterraneo, unitamente al minuzioso lavoro portato avanti con il Master Plan del Porto di Crotone, possano risollevarle le sorti dell' intero territorio. Stiamo lavorando alacremente per attuare una vera e propria rigenerazione urbana nella consapevolezza che un' attrattiva, quale siamo fiduciosi diverrà il Porto cittadino, non potrà che abbracciare tutti i settori produttivi, risollestando così un territorio, quale quello crotonese, che sta vivendo uno dei periodi economicamente peggiori della sua lunga storia". (ANSA).



Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro ancora senza presidente da 4 anni. E da 5 lunedì. Perché?

Milano - ShipMag ha deciso di lanciare lunedì scorso una 'rubrica' dedicata esclusivamente a **Gioia Tauro**, il **porto** più importante di transhipment in Italia, che da più di 4 anni è in attesa di avere un presidente per la sua Authority. Ogni lunedì, fintanto che il numero uno dell' ente non verrà nominato, ShipMag s' impegna a ricordare alla ministra dei Trasporti Paola De Micheli che era il 19 maggio, quando lei stessa annunciava che l' assegnazione dell' incarico sarebbe stato imminente: 'Il nome è lì, sto facendo solo le ultime verifiche, ma ho deciso - aveva dichiarato -. A dire la verità lo avevo già deciso prima del Covid , poi siamo stati travolti. E' questione solo di qualche giorno. Secondo me già lunedì prossimo firmo l' incarico'. Sono trascorsi cinque lunedì dall' annuncio ma di quella nomina non si è più saputo nulla. Sembra quasi che la ministra abbia cancellato il lunedì dalla sua agenda. A questo punto, è lecito chiedersi perché la ministra non abbia più fatto quella nomina se da febbraio aveva pronto il nome? Da più di 4 anni a **Gioia Tauro** c' è un commissario straordinario, l' ammiraglio Andrea Agostinelli . L' auspicio di ShipMag , e di tutta la portualità italiana, è che la ministra ci sorprenda positivamente con un blitz e nomini già questa settimana, o entro lunedì 6 luglio, il nuovo presidente dell' Authority di **Gioia Tauro** !



Informative
 Non è ancora partito il processo di sviluppo del porto di Gioia Tauro, nella Sicilia orientale. Per accelerare gli interventi di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il governo ha nominato la ministra dei trasporti Paola De Micheli. Il ministro ha annunciato che il nome del presidente è già stato scelto e che il processo di nomina è in corso. Il ministro ha anche annunciato che il processo di nomina sarà completato entro il prossimo mese di luglio.

Porto di Gioia Tauro ancora senza presidente da 4 anni. E da 5 lunedì. Perché?
 29 GIUGNO 2020 - 10:00

Milano - ShipMag ha deciso di lanciare lunedì scorso una 'rubrica' dedicata esclusivamente a Gioia Tauro, il porto più importante di transhipment in Italia, che da più di 4 anni è in attesa di avere un presidente per la sua Authority. Ogni lunedì, fintanto che il numero uno dell' ente non verrà nominato, ShipMag s' impegna a ricordare alla ministra dei Trasporti Paola De Micheli che era il 19 maggio, quando lei stessa annunciava che l' assegnazione dell' incarico sarebbe stato imminente: "Il nome è lì, sto facendo solo le ultime verifiche, ma ho deciso - aveva dichiarato -. A dire la verità lo avevo già deciso prima del Covid, poi siamo stati travolti. E' questione solo di qualche giorno. Secondo me già lunedì prossimo firmo l' incarico". Sono trascorsi cinque lunedì dall' annuncio ma di quella nomina non si è più saputo nulla. Sembra quasi che la ministra abbia cancellato il lunedì dalla sua agenda. A questo punto, è lecito chiedersi perché la ministra non abbia più fatto quella nomina se da febbraio aveva pronto il nome? Da più di 4 anni a Gioia Tauro c' è un commissario straordinario, l' ammiraglio Andrea Agostinelli . L' auspicio di ShipMag , e di tutta la portualità italiana, è che la ministra ci sorprenda positivamente con un blitz e nomini già questa settimana, o entro lunedì 6 luglio, il nuovo presidente dell' Authority di Gioia Tauro !

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

Tar Sardegna respinge il ricorso di Sinergest

Redazione

CAGLIARI Il Tar Sardegna respinge il ricorso di Sinergest Spa contro la gara sui servizi ai passeggeri ad Olbia. Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sardegna che ha infatti reso noto l'esito dell'udienza cautelare del 24 Giugno e quindi non ci sarà nessuno stop alla procedura di affidamento dei servizi ai passeggeri in arrivo e partenza al porto di Olbia Isola Bianca. Lo ha deciso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Sardegna che ha reso noto l'esito dell'udienza cautelare del 24 Giugno. Respinto, dunque, il ricorso della Sinergest Spa che, ritenendo impossibile determinare una convenienza tecnica ed economica per formulare l'offerta, aveva chiesto al Tar l'annullamento della gara d'appalto indetta dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna il 20 Aprile scorso. Si procede, quindi, con le aggiudicazioni dei lotti I e III. Il primo, relativo al servizio di accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e in partenza dal porto, vinto dalla società di Roma, Italservizi 2007, che ha totalizzato il massimo del punteggio attribuibile, pari a 100 punti (70 per l'offerta tecnica e 30 per quella economica), rispetto ai 50,41 attribuiti alla Mast Spa di Napoli. Il terzo, che riguarda l'attività di Info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all'interno della Stazione Marittima, è stato, invece, aggiudicato al raggruppamento temporaneo olbiese Sps Srl e Fast, che ha raggiunto un punteggio di 75,91 rispetto ai 64,412 della Italservizi 2007. Ancora qualche giorno, invece, per chiudere l'ultima fase di gara, relativa al II lotto (Trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa), per il quale l'AdSp ha richiesto alcuni chiarimenti sulla congruità nel rapporto offerta tecnica offerta economica ad una delle 5 società concorrenti. Accogliamo con soddisfazione, ma non con sorpresa, l'esito del giudizio cautelare del Tar spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna e proseguiamo la nostra attività finalizzata a due principali priorità: assicurare piena continuità ai servizi ai passeggeri per i prossimi anni e garantire i livelli occupazionali in un contesto portuale fortemente messo alla prova dall'attuale periodo di crisi. Prendendo spunto dalla sentenza, che evidenzia il serio e corretto operare dell'AdSp, mi permetto di respingere ai mittenti le maldestre ed intollerabili affermazioni di chi, nei giorni scorsi, si è permesso di definire il nostro Ente un carrozzone politico, ispirato da chissà quale intento di demolizione del ruolo chiave del porto di Olbia. Lo scalo dell'Isola Bianca è stato, è e rimane il principale gate portuale d'accesso all'Isola ed è altresì principale obiettivo, mio e dell'Ente che rappresento, assicurare questa leadership anche per il futuro. Chiaro l'appello del presidente al rispetto istituzionale per il ruolo dell'AdSp. Non posso permettere a nessuno di screditare con insinuazioni di bassa lega la correttezza dell'operato e degli intenti dell'Ente sottolinea Deiana mancando di rispetto anche all'intenso lavoro delle donne e degli uomini che, quotidianamente, si impegnano per garantirne l'operatività tecnica e commerciale. Così come non mi sono mai permesso di entrare nel merito delle scelte commerciali che hanno indotto la Sinergest a non presentare le proprie offerte; scelte, queste, che, semmai, dovranno essere rimesse al giudizio dei lavoratori, della comunità portuale e della stessa cittadinanza.



Cagliari. In visita il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Cagliari. Nella giornata odierna il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, in città per presenziare alla cerimonia del passaggio di consegne della Direzione Marittima di Cagliari che si terrà il giorno 30.06.2020 alle ore 10:00, ha fatto visita alla Sezione Staccata di Sarroch della Capitaneria di Porto di Cagliari. L' Ammiraglio Pettorino ha incontrato il Titolare ed il personale addetto alla Sezione Staccata di Sarroch, ribadendo l' importanza delle articolazioni periferiche del Corpo delle Capitanerie di Porto nell' assolvimento dei diversificati e delicati compiti istituzionali 'a servizio degli interessi marittimi e portuali della Sardegna meridionale e a quelli complessivi del nostro paese'. Significativo è stato anche l' incontro del Comandante Generale con il Sindaco di Cagliari, Dott. Paolo TRUZZU, a Palazzo Baccaredda. Il Sindaco ha avuto parole di ringraziamento per il grande lavoro svolto da parte delle donne e degli uomini della Guardia Costiera. Al termine dell' incontro con il Sig. Sindaco, l' Ammiraglio PETTORINO ha inoltre voluto salutare il Prof. Massimo DEIANA, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, confermando la reciproca stima e la collaborazione tra le due amministrazioni del mare.



L'equilibrio tra infrastrutture pubbliche e imprese

Un coordinamento nazionale per far funzionare le banchine

FABRIZIO VETTOSI O rmai è ricorrente il dibattito sul futuro assetto della portualità italiana che, ovviamente, non può prescindere da considerazioni di natura geopolitica e di economia dei trasporti. Non vorrei appiattirmi sul solito e tedioso dibattito e sui consueti leit motiv, ovvero: la rilevanza dell'economia del mare nel nostro Paese, il presunto giustizialismo portuale che inibisce l'operatività dei presidenti delle AdSP, o ancora la confusione in ambito di politica dei trasporti. Da molte parti si sente affermare che la legge 84/94 ed il relativo DLgs correttivo n. 169/2016 non bastano e che si necessiterebbe di una nuova riforma in quanto l'attuale struttura di governance dei porti non tiene in adeguata considerazione gli stakeholders. Mi permetto di essere fuori dal coro per le seguenti ragioni. Con la predetta riforma si è chiaramente optato per un modello di tipo Landlord in cui l'infrastruttura viene considerata di proprietà e dominio pubblici. A tal fine (pubblico), la struttura legislativa risulta essere coerente ed efficace; ciò che, tuttavia, non funziona sono gli interpreti. Infatti, da un lato abbiamo presidenti che, sottolineo con professionalità, ritengono di comportarsi come efficienti manager privati e che, invece, non andrebbero giudicati per gli avanzi di gestione o gli utili realizzati; bensì per gli investimenti realizzati in chiave sistemica. Dall'altra vediamo una costante pressione degli utilizzatori che reclamano un ruolo di effettiva governance e che non si rassegnano al fatto che sono clienti/concessionari e che, quindi, non possono e non devono avere ruoli conflittuali nella gestione delle AdSP. Giudicata, dunque, accettabile la struttura legislativa attuale, cosa non funziona o la rende inefficiente? A mio avviso ogni sistema di tipo pubblicistico/dirigistico non può funzionare se non vi è una funzione centrale che decide in chiave tecnica sui seguenti aspetti: 1) indirizzi strategici, 2) allocazione delle risorse e 3) priorità. Ad esempio: perché non partire dall'alta capacità/velocità ferroviaria per poi arrivare alle Zes e ai porti e non viceversa? Ma esiste nell'attuale quadro normativo uno strumento giuridico idoneo a realizzare i tre obiettivi suddetti? Esiste: è il famoso art. 11 ter che definisce competenze e funzioni della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP il cui ruolo non è consultivo, bensì di indirizzo. In sostanza, basterebbe far funzionare quest'ultima non come una tea room, ma affidarne responsabilità e funzioni a tecnici più che a burocrati demotivati, dotando il Coordinatore (sarebbe meglio ancora un gruppo trasversale in materia di logistica, quasi un Comitato Esecutivo per la Logistica) di una forza di empowering tale da condizionare positivamente l'attività delle AdSP le quali, sempre in una logica di efficienza, potrebbero essere concentrate in massimo 7 Macro-Aree di Interesse Intermodale anziché 16 AdSP. L'AUTORE È MANAGING DIRECTOR DI VENICE SHIPPING AND LOGISTICS



Intervista alla ministra

De Micheli: «Un piano da 4,8 miliardi per valorizzare il sistema dei porti»

ROBERTA PAOLINI - La centralità dell'Italia nel Mediterraneo deve essere «un fattore competitivo chiave» e «i nostri porti sono una ricchezza, non ancora pienamente valorizzata». Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e Trasporti, racconta la sua visione sull'economia del mare, facendo il punto sulle partite cruciali della portualità italiana. Ministra, quali saranno gli interventi sui porti previsti da #italiaveloce? «La portualità è uno dei capisaldi del piano #italiaveloce: da Nord a Sud abbiamo previsto investimenti ingenti, pari a 4,8 miliardi, per l'adeguamento infrastrutturale e per l'intermodalità dei nostri scali. Digitalizzazione della logistica, il cosiddetto ultimo miglio, il miglioramento dell'accessibilità marittima, l'efficientamento energetico e ambientale sono le azioni che abbiamo previsto per far compiere un salto di qualità al nostro sistema dei porti». Parliamo di Genova, prima ancora del lockdown, l'Autorità di sistema della Liguria Occidentale si è trovata in una situazione di grave difficoltà con il crollo del Ponte Morandi e ora è alle prese con l'emergenza del collasso della rete autostradale legata alla manutenzione per la sicurezza delle gallerie. «Le azioni condivise dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

con il concessionario Autostrade per l'Italia prevedono verifiche più rapide sullo stato di sicurezza delle gallerie, anche attraverso tecniche non invasive, nessuna chiusura dell'A26 e prime aperture a partire dal 3 luglio. A partire dal 3 luglio verranno progressivamente liberate le arterie stradali dai cantieri con l'obiettivo di arrivare al 10 luglio garantendo su tutta la rete viaria ligure due corsie aperte. Collegare meglio il porto di Genova, attraverso una viabilità alternativa in grado di ridurre l'impatto sulla città, è l'obiettivo del Programma straordinario delle opere stradali che interessano le aree di Sampierdarena e di Pra'-Voltri: un nuovo sistema di gestione dei flussi che cambierà la qualità della vita alle persone. Il rilancio di una delle capitali del Mediterraneo e della sua economia non poggia naturalmente soltanto sulla ricostruzione del Ponte Morandi, ci sono tanti progetti e tante risorse stanziati, voglio ricordare quelle per la realizzazione del ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri. È particolarmente significativa l'imminente ripresa dei lavori del nodo ferroviario di Genova, dopo l'accordo sottoscritto tra RFI e il Consorzio COCIV (general contractor dei lavori del Terzo valico) per un importo di 120 milioni di euro. Con questo intervento si assicura il collegamento di ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto di Genova. È stata inoltre contrattualizzata la variante alternativa allo shunt di Novi, che riduce di 7 chilometri la nuova linea: la project review comporta una riduzione di costi e una minore occupazione di suolo». Per quanto riguarda il porto di Livorno, invece, a che punto siamo con gli iter relativi agli investimenti previsti per Darsena Europa e Microtunnel? «I progetti che potenzieranno lo scalo toscano procedono. Tra maggio e giugno sono state effettuate alcune simulazioni di manovra per valutare gli aspetti di sicurezza e di navigazione del progetto Darsena Europa. Test positivi dai quali sono arrivate indicazioni importanti per la prosecuzione di un'opera strategica per il porto di Livorno. Anche i lavori per il microtunnel sono in ripresa nell'arco dell'estate. Proprio in questi giorni, essendo stato assegnato al Mit il fondo infrastrutture, potremo anche completare il finanziamento della Darsena Europa». Venezia è stata una delle aree maggiormente colpite dalla crisi sanitaria. Resta aperto per il porto la questione della crocieristica, cui si somma uno scontro sul bilancio e attorno alla figura del presidente Piero Musolino. «La crisi causata dall'epidemia ha fermato momentaneamente le crociere ma non il lavoro che abbiamo avviato per una soluzione strutturale allo spostamento delle grandi navi dalla



Giudecca. È un progetto che richiede investimenti importanti e che può essere ricompreso in un piano più ambizioso per il potenziamento dello scalo di Marghera.



La Stampa

Focus

È uno di quei progetti, per portata finanziaria e strategicità, per i quali intercettare le risorse del Recovery Fund. Quanto alla vicenda del bilancio del Porto di Venezia, ho incaricato la competente direzione ministeriale di compiere approfondimenti sulla correttezza dei rilievi del comitato di gestione. Attenderemo l'esito delle verifiche per muoverci». Sul porto di Trieste è invece in corso una querelle riguardo la sentenza di Anac che ha stabilito la decadenza del presidente Zeno D'Agostino. A che punto siamo? «Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha seguito con grande attenzione la vicenda di Trieste. Con il conferimento dell'incarico di commissario straordinario a Mario Sommariva abbiamo garantito la continuità all'azione amministrativa dell'Autorità di Sistema Portuale impedendone la paralisi. Ho confermato la mia fiducia nell'operato del presidente Zeno D'Agostino, motivo per il quale il mio ministero, per mezzo dell'Avvocatura generale dello Stato, si è costituito nel giudizio proposto dal presidente a difesa del provvedimento di nomina. È stato presentato inoltre un emendamento, in sede di conversione del DL Rilancio, diretto a meglio definire le cause di incompatibilità tra gli incarichi pubblici e quelli privati». E per quanto riguarda gli investimenti, Porto Vecchio e il nuovo polo dell'ormai ex Ferriera? «Sono stati raggiunti negli ultimi giorni risultati importanti per il futuro del porto: penso alla firma dell'accordo di programma per la Ferriera di Servola e all'intesa con gli ungheresi che verranno ad insediarsi con un grande investimento nell'area Teseco, lo sviluppo di uno degli scali italiani più importanti non si è mai fermato». La logistica è stato un elemento strategico e nei mesi di emergenza ha manifestato le sue potenzialità. Qual è la visione di sistema sugli interporti? «Gli interporti sono snodi cruciali per la crescita della logistica nella direzione che auspichiamo. Abbiamo pubblicato un bando di 45 milioni di euro di risorse da assegnare fino al 2022 ed entro agosto ci aspettiamo progetti interessanti da selezionare sulla base di rigorosi criteri e finanziare con risorse immediatamente disponibili».

Trasporto via mare

Emergenza autostrade e virus È allarme rosso sulle banchine

ALBERTO GHIARA Il 2020 si era aperto all'insegna della speranza per i porti liguri, con la prospettiva di una pacificazione nella guerra commerciale fra Cina e Stati Uniti e di una ripresa dell'economia, a livello globale, e di interventi di aggiustamento infrastrutturale, a partire dal nuovo ponte in Valpolcevera, a livello locale. Si attendeva un'inversione di tendenza rispetto ai dati stagnanti del 2019, anno su cui ha pesato ancora l'effetto della catastrofe del Morandi. Invece la pandemia è stato uno choc ulteriore e quando ha cominciato a ridurre i suoi effetti le prospettive di ripresa in Italia sono state seriamente minacciate dal perdurare dell'emergenza infrastrutturale. «La situazione delle infrastrutture - afferma Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - è disastrosa, perché è mancata negli anni la programmazione degli interventi: è mancato il gestore, ma anche chi doveva controllare la manutenzione». A fronte di un'emergenza che potrebbe vedere cantieri con relativi disagi durare sulle autostrade per i prossimi cinque anni, come ha detto la ministra della Infrastrutture Paola De Micheli, la proposta di Spediporto per salvare il traffico e l'approvvigionamento delle merci di mezza Italia è di riorganizzare il lavoro logistico e portuale con turnazione anche notturna. Nel 2019 i porti di Genova e Savona (Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale) hanno perso il 3,2 per cento del traffico rispetto all'anno precedente, scendendo a 68,1 milioni di tonnellate. I container sono rimasti stabili (2,6 milioni di teu, -0,17%). Nel porto della Spezia sono state movimentate 15,9 milioni di tonnellate (+0,6% rispetto al 2018), mentre i container (1,41 milioni di teu) sono calati del 5%. Migliore l'andamento del piccolo porto di Marina di Carrara che, pur essendo in Toscana, rientra nel territorio dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale. Nel 2019 ha raggiunto i 3 milioni di tonnellate movimentate (+20 per cento). I primi dati del 2020 sono catastrofici. Da gennaio a aprile il sistema del mar Ligure occidentale ha visto diminuire i volumi del 12,1 per cento, da 22,9 a 20,1 milioni di tonnellate. I container sono scesi da 871 a 856 mila, nonostante al computo si sia aggiunto anche il nuovo terminal Apm di Vado Ligure. Aprile è stato il primo mese «totalmente incluso nel lockdown delle attività produttive non strategiche» decise dal governo italiano, come spiega l'Authority. Il tonnellaggio è crollato del 31,2% rispetto ad aprile 2019, i container del 15,8%. Il traffico passeggeri è stato completamente azzerato (-98,4%). Nei primi cinque mesi dell'anno, da gennaio a maggio, il traffico alla Spezia è calato del 21,3% a 5,5 milioni di tonnellate e i container del 20,8% a 471 mila teu. A Marina di Carrara il tonnellaggio è sceso del 22,1% a 1,1 milioni di tonnellate. Appena il lockdown si è allentato, però, il traffico stradale è collassato. «L'industria italiana - afferma Botta - deve modificare le proprie consuetudini logistiche. Dobbiamo lavorare h24 a partire dalla fabbrica e cambiare modello organizzativo, facendo circolare il traffico pesante anche di notte per evitare che incroci quello urbano. Altrimenti continueremo a vedere quanto accaduto sulle autostrade in questi giorni anche nei prossimi mesi e anni».



La Nuova di Venezia e Mestre

Focus

L'Italia dei porti

L'anno perso dei traffici marittimi «Mai così male»

Francesco Ferrari Daniele Rossi, presidente di **Assoporti**, lo definisce semplicemente «un disastro». A fronte di un settore, quello del trasporto marittimo, abituato a crescere anche dopo il tracollo finanziario del 2008, l'emergenza Covid-19 è riuscita ad abbattere traffici e statistiche come nessuna altra crisi era riuscita a fare. «I numeri parlano da soli - dice Rossi - Nel primo trimestre del 2020 il valore del commercio via mare italiano è calato del 20%, il traffico in tonnellate è sceso del 25%, mentre il traffico container a livello mondiale ha perso il 7%. Sono dati impressionanti, che non si limitano né a una particolare area geografica né a una sola tipologia merceologica. Parliamo di una enorme crisi di settore provocata a un fattore estraneo alla portualità, che in poche settimane ha colpito duramente l'intera filiera logistica». Una crisi che, a catena, ha contagiato tutte le modalità di trasporto estendendosi da quella marittima (che copre oltre il 90% del traffico merci) all'autotrasporto, alla ferrovia, alla logistica urbana. «Il 2020 ormai è un anno perso. Non solo per i fatturati, o per la possibilità per moltissime aziende di chiudere bilanci in attivo. È un anno perso per gli investimenti, per il lavoro, per le prospettive. Questo è il dato peggiore». Come arginare i danni? «L'unica lettura positiva di questo disastro è che si tratta di un fatto contingente. Credo che il Paese possa e debba intervenire con misure di mitigazione di quegli aspetti economici che non sono attribuibili né alle capacità imprenditoriali degli operatori, né a quelle amministrative delle Autorità portuali. Una cosa deve essere chiara: i costi generati da questa crisi non possono ricadere né sulle imprese né sugli enti, ma sulla fiscalità generale. C'è bisogno di interventi che riescano a fronteggiare l'emergenza. Anche perché, è giusto ricordarlo, in pieno lockdown i porti non hanno mai chiuso. Lavoratori pubblici e privati, Capitanerie, marittimi, autotrasportatori: nessuno ha abbandonato il Paese nel momento più drammatico della pandemia». L'altra emergenza che la portualità deve affrontare, resa più evidente dalla pandemia, è quella della burocrazia. «La razionalizzazione normativa non può attendere», conferma Rossi. I recenti casi di Trieste (dove il presidente Zeno D'Agostino è stato destituito dall'Anac per una incompatibilità pregressa) e Venezia (dove è in atto un pericoloso scontro tra enti locali e Authority) sono un segnale che ha allarmato anche il ministero dei Trasporti. «Non voglio entrare nei singoli casi, perché la mia potrebbe apparire come una difesa corporativa. Dico solo che siamo in presenza di un fenomeno che sta assumendo dimensioni significative. Una riflessione su quanto incida la complessità amministrativa sulla competitività dei porti italiani, in ogni caso, va fatta». --



Informazioni Marittime

Focus

I porti italiani chiudono con avanzi di cassa. Ma non sarebbe meglio un pareggio?

Applicare la logica d'impresa alle Autorità di sistema portuale è fuorviante. Senza il dirigismo della Conferenza si rischia di andare fuori rotta. Intervista a Fabrizio Vettosi

PAOLO BOSSO

di Paolo Bosso Con i rendiconti di bilancio 2019 in corso di approvazione, le autorità di sistema portuali italiane stanno mostrando ottime performance. Chiudono con avanzo di cassa i porti della Sardegna e quelli pugliesi. Il porto di Genova ha in programma una quantità mai vista prima di investimenti. Bene anche il bilancio 2019 dei porti della Capitale. A parte un'eccezione clamorosa, Venezia, la maggior parte delle Autorità di sistema portuale italiane hanno i conti in ordine. Ma questo criterio è sufficiente per attestare una buona capacità di gestione? È un buon indicatore della direzione in cui sta andando un porto? Ne abbiamo parlato con Fabrizio Vettosi, managing director di Venice Shipping and Logistic, società di consulenza e investimento dello shipping. «Un buon operato di un presidente non si misura solo con l'avanzo di bilancio, sarebbe più logico un pareggio di bilancio». In che senso? «Vista la natura degli "Enti", e sottolineo "Enti", è fuorviante enfatizzare una chiusura in attivo come qualcosa di positivo di per sé. Dobbiamo uscire dall'equivoco, non si può stare con due piedi in una scarpa. In Italia abbiamo scelto un modello landlord in cui la proprietà e la gestione dell'infrastruttura



sono pubbliche, pertanto i presidenti delle autorità di sistema portuale (**AdSP**) sono funzionari pubblici, non CEO di imprese private. Non generano ricavi, sono percettori di tasse per servizi pubblici erogati e operano in regime di monopolio, nel senso che sono gli unici proprietari dell'infrastruttura. È in tale contesto che va valutata l'efficienza delle **AdSP**, non nella capacità di fare profitto ma in quella di allocazione efficiente delle risorse pubbliche in investimenti produttivi per il sistema logistico e intermodale del Paese. Sotto questo punto di vista, una chiusura in pareggio potrebbe indicare che si sono investite bene le risorse in infrastrutture produttive per la collettività». L'equivoco della logica d'impresa applicata a un ente pubblico. «Anziché farsi prendere dalla bulimia legislativa pensando di riformare la già riformata legge 84/94, penserei a farla funzionare meglio, omogeneizzando regole e procedure attraverso l'agognata emanazione del Regolamento sulle Concessioni. L'attendiamo da 26 anni. Inoltre, ci vorrebbe maggior dirigismo con l'applicazione dell'arti colo 11Ter della 84/94, quello che istituisce la Conferenza delle Autorità di sistema portuale. Senza la centralità di questo istituto, rischiamo di vivere molti "casi-Venezia". Meno surplus e più pareggio "strategico" di bilancio. Infine, centralità alla Conferenza delle autorità di sistema portuale. «Si può chiudere in utile e operare male come Autorità di sistema. Con milioni di euro in avanzo si rischia di generare un surplus a carico degli utenti. Mi domando, infatti, se è vero che le autorità di sistema portuale chiudono con lauti avanzi o utili, e molti terminalisti hanno ritorni con ROCE a doppia cifra che inizia per 2, chi paga questo conto? Penso che a farne le spese siano spesso la merce e gli utenti, in questo caso gli armatori e, quindi, la supply-chain in generale. Così si rischia di rendere meno competitivi i nostri porti. Abbiamo provato a verificare quanto costa una toccata di un porto italiano e come impatta sulla merce resa CIF?». Può farci un esempio di attività portuale finanziariamente solida ma con uno sviluppo incerto? «Ce ne sono diverse, vittime di storture e incongruenze che si perpetrano da decenni. Il sistema portuale pugliese, per esempio, in cui negli ultimi vent'anni sono stati investiti circa 250 milioni per realizzare il molo polisettoriale di Taranto, abbandonato da Evergreen e oggi affidato a Yilport, a cui

spero vada meglio. Al momento, però, mi sembra di vedere molte promesse che andranno trasfuse in piani di impresa, opportunamente vagliate dall' Autorità di sistema portuale».



Ue: attività portuali non sono marittime

Bruxelles. Non è più possibile impiegare imbarcati per operazioni portuali. L' autoproduzione dei servizi portuali da parte di personale imbarcato su navi che scalano porti dell' Unione non sarà di facile adozione. Dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell' Unione Europea del Regolamento Ue 2020/697, approvato dal Parlamento e dal Consiglio Ue, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio delle merci imbarcate e/o sbarcate da navi che scalano i porti europei, sono da considerarsi 'operazioni portuali'. Detto regolamento è operativo già dallo scorso 27 giugno ed è obbligatorio e applicabile (art. 22) in ciascun Stato Membro dell' Ue. Si può affermare che l' entrata in vigore di tale regolamento segnerà una svolta sulle operazioni portuali che si sono svolte, sino a oggi, su navi traghetti e container e sicuramente si avranno non pochi problemi durante le operazioni di carico/scarico di queste particolari navi che esercitano il 'just in time'. Il presente regolamento istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, e si applica alla fornitura delle seguenti categorie di 'servizi portuali', sia all' interno dell' area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto. a) rifornimento di carburante; b) movimentazione merci;

c) ormeggio; d) servizi passeggeri; e) raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico; f) pilotaggio; e g) servizi di rimorchio. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento ai porti marittimi della rete globale, situati nelle regioni ultraperiferiche di cui all' articolo 349 del Trattato sul funzionamento dell' Unione europea. Qualora gli Stati membri decidano di non applicare il presente regolamento a tali porti marittimi, essi comunicano tale decisione alla Commissione. Il presente regolamento all' articolo 2 stabilisce le nuove definizioni che ne riportiamo solo alcune, fra le più importanti, e che sono state oggetto di diversa interpretazione fra le imprese portuali in quest' ultimi anni. Per 'rifornimento di carburante', s' intende la fornitura di carburanti solidi, liquidi o gassosi o di qualsiasi altra fonte di energia utilizzata per la propulsione delle navi come pure per la fornitura generale e specifica di energia alle navi quando sono all' ormeggio. Per 'movimentazione merci', la più complessa, s' intende l' organizzazione e la movimentazione del carico tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, in caso sia di importazione, sia di esportazione e transito delle merci, compresi il trattamento, il rizzaggio, il derizzaggio, lo stivaggio, il trasporto e il deposito temporaneo delle merci nel pertinente terminal portuale e operazioni direttamente correlate al trasporto delle merci, ma esclusi, salvo che non sia diversamente stabilito dallo Stato membro, il deposito, il disimballaggio, il reimballaggio o qualsiasi altro servizio che conferisca valore aggiunto al carico. Mentre quando si parla di 'ormeggio' si dovrà intendere i servizi di ormeggio e disormeggio, compreso lo spostamento lungo banchina; questi sono necessari all' operatività in sicurezza di una nave in un porto o in una via navigabile di accesso al porto. I 'servizi passeggeri', comprendono l' organizzazione e la gestione dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, compreso il trattamento dei dati personali e il trasporto dei passeggeri all' interno del terminal dedicato. Il servizio di 'pilotaggio', è relativo all' assistenza alla nave da parte di un pilota o di una stazione di pilotaggio per consentire l' entrata e l' uscita in sicurezza nelle vie navigabili di accesso al porto e la navigazione in sicurezza all' interno del porto; mentre per 'servizi di rimorchio', si riferiscono all' assistenza prestata alle navi a mezzo di rimorchiatori per garantire l' ingresso e l' uscita sicuri dal porto o la sicurezza della navigazione all' interno del porto, durante le manovre necessarie a tal fine. Il presente regolamento





Il Nautilus

Focus

attenzione sulla c.d. 'via navigabile di accesso': cioè una via navigabile che collega il porto al mare aperto, e comprendente accessi ai porti, tratti navigabili, fiumi, canali marittimi e fiordi, purché tale via navigabile rientri nella competenza dell' ente di gestione del porto; mentre per 'porto marittimo', si intende una zona di terra e di mare dotata di infrastrutture e attrezzature che le consentono, in via principale, di accogliere navi, effettuare operazioni di carico e scarico, di deposito merci, di presa in consegna e riconsegna di tali merci, di imbarco e sbarco di passeggeri, membri di equipaggio e altre persone e qualsiasi altra infrastruttura necessaria per gli operatori dei trasporti all' interno dell' area portuale. Come si nota, alcune definizioni hanno tutto il 'sapore' relativo ai Paesi lagunari del nord dell' Europa, come l' Olanda ed altri. Nei porti mediterranei, in particolare in quelli italiani, si avranno delle difficoltà in quanto molte **AdSP** nelle loro ordinanze sul lavoro portuale si legge che le operazioni di rizzaggio e derizzaggio delle merci possono essere operate in autoproduzione, in quanto definite 'operazioni marittime'. Il controllo spetterà al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e soprattutto alle Autorità Marittime che dovranno far rispettare il nuovo regolamento. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

Informazioni Marittime

Focus

Il 24 luglio sciopero di porti e rimorchiatori

Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti protestano contro l' assenza di regole nell' autoproduzione e per il rinnovo dei contratti marittimi e portuali, scaduti nel 2017 e 2018

Come preannunciato nei giorni precedenti, il 24 luglio i porti e i servizi di rimorchio si fermeranno per uno sciopero di ventiquattr' ore proclamato da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Alla base della protesta, l' anarchia dell' autoproduzione , non ancora regolamentata a dovere, e il rinnovo dei contratti nazionali del settore marittimo e portuale, scaduti nel 2017 e 2018. A questi due temi si aggiungono altre tre «questioni contingenti», spiegano le tre sigle sindacali. L' assenza di una norma a copertura del reddito dei marittimi con un rapporto di lavoro non costante, i quali non possono usufruire del fondo bilaterale di settore; le criticità sull' avvicendamento dei marittimi all' estero; infine, la riorganizzazione del servizio di rimorchio portuale». Tutti argomenti che andranno discussi in un tavolo col ministero dei Trasporti.



Transportonline

Focus

24 luglio, sciopero di 24 ore dei lavoratori in tutti i porti d'Italia

A proclamare unitariamente la protesta sono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. GENOVA - Sciopero di 24 ore il prossimo 24 luglio dei lavoratori dei porti, dei lavoratori marittimi e dei servizi di rimorchio portuale. A proclamare unitariamente la protesta sono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti spiegando che nel settore portuale e marittimo, in una fase così delicata per il Paese, si sta verificando uno scontro importante tra interessi divergenti tra le parti che rischia di scaricarsi sulla sicurezza e sui redditi dei lavoratori. Tra le motivazioni alla base dello sciopero sottolineano le tre organizzazioni sindacali c'è il tema dell'autoproduzione delle operazioni portuali utilizzata per abbattere i costi, creando fenomeni distorsivi del mercato e della concorrenza. Vi è inoltre la necessità di riaprire immediatamente il confronto per i rinnovi dei contratti nazionali del settore marittimo e portuale, scaduti rispettivamente nel 2017 e nel 2018, per affrontare in maniera condivisa le tante problematiche che la crisi sanitaria ha fatto emergere. A questi due temi strutturali spiegano infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti si aggiungono due importanti questioni contingenti, quali l'assenza di una norma specifica che garantisca una copertura di reddito ai lavoratori marittimi non in costanza di rapporto di lavoro che, ad oggi, non possono usufruire del fondo bilaterale di settore e la necessità di apertura di uno specifico confronto con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia sulle criticità riferite all'avvicendamento dei nostri marittimi all'estero e sia sugli interventi relativi alla riorganizzazione del servizio di rimorchio portuale.

