



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 24 settembre 2020**



Prime Pagine

| | | |
|-----------------------------|-----------------------------|----|
| 24/09/2020 | Corriere della Sera | 6 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Fatto Quotidiano | 7 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Foglio | 8 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Giornale | 9 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Giorno | 10 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Manifesto | 11 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Mattino | 12 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Messaggero | 13 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Resto del Carlino | 14 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Secolo XIX | 15 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Sole 24 Ore | 16 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Il Tempo | 17 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | Italia Oggi | 18 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | La Nazione | 19 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | La Repubblica | 20 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | La Stampa | 21 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |
| 24/09/2020 | MF | 22 |
| Prima pagina del 24/09/2020 | | |

Primo Piano

| | | |
|---|---------------------|----|
| 24/09/2020 | euomerchi.it | 23 |
| Assoporti e UIR alla 15a CILF di Shenzhen (Cina) | | |
| 23/09/2020 | FerPress | 24 |
| China International Logistics and Supply Chain Fair: porti e interporti italiani partecipano tramite gli uffici ITA in Cina | | |
| 23/09/2020 | Il Nautilus | 25 |
| Assoporti: Partecipazione italiana alla fiera CILF di Shenzhen (23-25 Set 2020) | | |

| | | | |
|--|-------------------------------|-----------|----|
| 23/09/2020 | Informare | | 26 |
| Partecipazione italiana alla China International Logistics and Supply Chain Fair di Shenzhen | | | |
| 23/09/2020 | Informazioni Marittime | | 27 |
| Via della seta, Assoporti, UIR e Agenzia ICE volano a Shenzhen | | | |
| 23/09/2020 | Messaggero Marittimo | Redazione | 28 |
| La China International Logistics and Supply Chain Fair | | | |
| 23/09/2020 | Sea Reporter | | 29 |
| Partecipazione italiana alla fiera CILF di Shenzhen | | | |
| 23/09/2020 | Ship Mag | | 30 |
| Shenzhen, al via kermesse logistica CILF. Assoporti e UIR presenti | | | |
| 23/09/2020 | Shipping Italy | | 31 |
| Porti e interporti italiani in mostra alla China International Logistics and Supply Chain Fair | | | |

Venezia

| | | | | |
|---|-----------------------|-----------|------------------|----|
| 24/09/2020 | Il Sole 24 Ore | Pagina 14 | Jacopo Giliberto | 32 |
| La barriera del Mose è pronta ma restano rischi per Venezia | | | | |

Genova, Voltri

| | | | | |
|---|-----------------------|-----------|-----------------|----|
| 23/09/2020 | Ansa | | | 34 |
| Porto Genova-Savona: traffici agosto, deboli segnali ripresa | | | | |
| 23/09/2020 | Genova24 | | | 35 |
| Porto di Genova, dopo l' inaugurazione del nuovo ponte arrivano i primi segnali di ripresa | | | | |
| 23/09/2020 | Il Nautilus | | | 37 |
| AdSP MLO: Andamento dei traffici - Agosto 2020 | | | | |
| 23/09/2020 | Informare | | | 38 |
| Attenuazione del trend di calo del traffico delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado | | | | |
| 23/09/2020 | Savona News | | | 39 |
| Un agosto in lieve ripresa per i porti del mar Ligure Occidentale: il bilancio dell' Autorità portuale | | | | |
| 23/09/2020 | Ship Mag | | | 40 |
| Genova, agosto in ripresa: container +1,8% rispetto al 2019 | | | | |
| 23/09/2020 | Shipping Italy | | | 41 |
| Traffici in ripresa nei porti di Genova e Savona: ad agosto tonnellate in calo ma container in crescita | | | | |
| 24/09/2020 | Il Secolo XIX | Pagina 17 | ALBERTO QUARATI | 44 |
| Oltre 700 relitti nei porti: «Diventino rottame da fondere in acciaieria» | | | | |

La Spezia

| | | | | |
|--|--------------------------------------|-----------|--|----|
| 24/09/2020 | Il Secolo XIX (ed. La Spezia) | Pagina 32 | | 46 |
| La riforma dei porti si è rivelata un fallimento | | | | |

Marina di Carrara

| | | | | |
|--|---------------------------------------|-----------|---------------|----|
| 24/09/2020 | Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) | Pagina 18 | LUCA BARBIERI | 47 |
| Nca cresce e vuole un bacino di carenaggio | | | | |

Livorno

| | | | | |
|--|-----------------------------|--|-----------|----|
| 23/09/2020 | Messaggero Marittimo | | Redazione | 48 |
| Livorno: sequestrate in porto 3 tonnellate di gas refrigeranti | | | | |

Piombino, Isola d' Elba

24/09/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 15 V.P. 50
Accordo di programma, oggi la riunione del coordinamento

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

24/09/2020 **Corriere Adriatico** Pagina 13 51
Un guasto elettrico, poi la notte d'inferno Le ipotesi sul rogo

24/09/2020 **Corriere Adriatico** Pagina 13 53
«Forzare i tempi dell'iter per l'uso dell'area Bunge»

Napoli

23/09/2020 **Il Nautilus** 54
SRM presenta il 7° Italian Maritime Economy Report: Giovedì 1° ottobre

23/09/2020 **Informazioni Marittime** 55
Italian Maritime Economy, presentazione il primo ottobre

23/09/2020 **Messaggero Marittimo** Redazione 56
Italian Maritime Economy Report: VII edizione

23/09/2020 **Sea Reporter** 57
SRM presenta il 7° Italian Maritime Economy Report

Bari

23/09/2020 **Messaggero Marittimo** Redazione 58
Conferenza sul Gnl diffusa da AdSp MAM

Taranto

24/09/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 9 59
Rapporti tesi con San Cataldo container terminal e Uiltrasporti abbandona il tavolo di confronto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

23/09/2020 **Port News** 60
A Gioia Tauro si rimorchia meglio

Cagliari

24/09/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 18 61
La "Diadema" rompe il lockdown

| | | | |
|--|-----------------------------|----------------------------|----|
| 23/09/2020 | Ansa | | 62 |
| Crociere: a Cagliari Costa Diadema, la prima dopo lockdown | | | |
| 23/09/2020 | Informatore Navale | | 63 |
| Le crociere si riaffacciano sulla Sardegna, oggi a Cagliari il primo scalo post lockdown della Costa Diadema | | | |
| 23/09/2020 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> | 64 |
| Costa Diadema...e la Sardegna riparte | | | |
| 23/09/2020 | Port News | <i>REDAZIONE PORT NEWS</i> | 65 |
| La Diadema sbarca a Cagliari | | | |

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

| | | | |
|------------------------------------|-------------------------|-----------|----|
| 24/09/2020 | Gazzetta del Sud | Pagina 28 | 66 |
| Pontile di Giammoro, opere riprese | | | |

Focus

| | | | |
|---|-----------------------------|---------------------|----|
| 23/09/2020 | Corriere Marittimo | | 67 |
| Confetra - De Micheli: «Programmeremo i cantieri, o i soldi rimangono sulla carta». | | | |
| 23/09/2020 | Messaggero Marittimo | <i>Giulia Sarti</i> | 69 |
| "Concretezza e realismo devono guidare le opere" | | | |
| 23/09/2020 | Shipping Italy | | 70 |
| Prime 'rivelazioni' della De Micheli sui progetti portuali dentro al Recovery Plan | | | |
| 23/09/2020 | Il Nautilus | | 71 |
| Decarbonizzare il trasporto marittimo: il piano ESPO | | | |

CORRIERE DELLA SERA

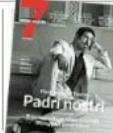
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Misure anti-Covid
Obbligo di mascherina
nel centro di Genova
di **Andrea Pasqualetto** a pagina 15



Domani su 7
Favino, dialogo
tra generazioni
di **Walter Veltroni** nel settimanale



Dopo il voto

LE RIFORME UN PASSO ALLA VOLTA

di **Antonio Polito**

La senatrice Barbara Lezzi, per rimarcare la portata della sconfitta dei Cinquestelle alle regionali, ha detto al Corriere: «È un disastro, il 70% che ha votato Sì al referendum non ha votato per noi». Dalla parte opposta Carlo Calenda, leader di Azione, ha scritto che il 30% di No sono altrettanti elettori «in cerca di rappresentanza politica», ovviamente proponendosi per rappresentarli. Quattro anni fa, di fronte alla sconfitta del suo progetto di riforma costituzionale, Matteo Renzi si consolò individuando nel 40% di chi aveva votato Sì una base politica da cui poter ripartire. Non andò così allora, non andrà così adesso. Ma l'antico vizio di confondere i risultati del referendum con il consenso politico è difficile da estirpare. Colpa anche un po' nostra, di noi commentatori, che tendiamo spesso a trascurare il merito della domanda posta agli italiani e della risposta da loro espressa, per concentrarci invece sui (presunti) significati politici. Invece è possibile individuare nei comportamenti degli elettori in materia costituzionale una coerenza, un filo rosso, che può tornare utile a chi volesse ricominciare a tessere la tela dell'aggiornamento della Carta. Consiste in questo: dicono di solito No a una Grande Riforma, mito ormai quarantennale della politica italiana, cioè a un radicale rinfacciamento della nostra democrazia; ma possono dire Sì a una Piccola Riforma, cioè a interventi mirati, comprensibili nella loro semplicità, chirurgici, che cambiano un connotato senza stravolgere il volto.

continua a pagina 32

GIANNELLI

CENTRODESTRA; LE SCARPE DEL CAVALIERE



Scontri ed espulsioni, i 5 Stelle nel caos Grillo attacca: non credo nel Parlamento

LA LEGA DOPO LE ELEZIONI
Svolta di Salvini:
si alla segreteria

di **Virginia Piccolli**
e **Francesco Verderami**

«Io sarò una segreteria politica. Io più delego, più sono contento»: il leader della Lega Matteo Salvini annuncia la svolta del dopo elezioni.

alle pagine 10 e 11

Nel M5S vince la linea dura su sanzioni ed espulsioni. Sono stati avviati provvedimenti disciplinari nei confronti di chi ha sostenuto il no al referendum. Sanzioni in vista per una ventina di parlamentari che sono morosi sulle rendicontazioni. Beppe Grillo attacca: «Non credo assolutamente più in una forma di rappresentanza parlamentare ma nella democrazia diretta», ma continua a dribblare le faide interne.

alle pagine 5 e 6

FIRENZE, IL MILA VOTI SENZA FARE UN COMIZIO

La lezione di Iacopo

di **Carlo Verdelli**

Iacopo Melio è un ragazzo non comune. Pesa 25 chili e non sa esattamente quanto è alto. Da quando è nato vive su una sedia a rotelle. È stato il più votato nel collegio di Firenze 1, senza aver mai fatto un comizio.

alle pagine 12 e 13

Conte: servono certezze sui rimpatri. La commissaria Ue: un compromesso. No di Austria e Ungheria

Migranti, solo un mini patto

L'Europa rivede il Trattato di Dublino. Italia insoddisfatta sulla redistribuzione

In Germania Il dissidente russo ha lasciato l'ospedale



Il dissidente russo Alexej Navalny (44 anni) in una fotografia postata ieri sul suo profilo Instagram

Il ritorno di Navalny «La mia nuova vita»

di **Paolo Valentini**

Il dissidente russo Alexej Navalny è stato dimesso dalla clinica Charité di Berlino dopo oltre un mese per un probabile avvelenamento che ha fatto temere per la sua vita: «mi nel pian? Voglio tornare com'ero».

a pagina 20

Sembrava una svolta sul tema dei migranti. Invece è solo un mini patto. L'Europa rivede il Trattato di Dublino, ma non lo supera. Conte insoddisfatto: servono certezze sui rimpatri. La commissaria Ue all'immigrazione, Johansson: è un compromesso.

alle pagine 2 e 3
Basso, Galluzzo

IL COMMENTO Il grande rebus affrontato senza coraggio

di **Goffredo Buccini**

È la vecchia storia del bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto. L'Europa ha infine preso in considerazione i nostri guai da terra di frontiera delle migrazioni. E, sul versante interno, la maggioranza giallorossa si accinge a correggere i difetti più vistosi dei decreti Sicurezza. Ma sono cerotti.

continua a pagina 32

L'ESAME A PERUGIA

Caso Suarez: nelle telefonate anche Paratici, il manager Juve

di **Giovanni Bianconi**
e **Florenza Sarzanini**



Sarebbe stato direttamente il dirigente della Juventus Fabio Paratici a chiedere di risolvere il problema dell'esame di italiano del calciatore Luis Suarez. E quanto emerge dalle telefonate intercettate dalla Procura di Perugia. E nelle conversazioni la docente di glottologia dice: «Con lui si vince la Champions».

alle pagine 18 e 19
Caccia, Nerozzi

IL GIALLO DI LECCO

Fidanzati uccisi C'è un sospettato

di **Carlo Vulpio**

a pagina 23

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Lo chiamavano Libertà

Boris Johnson sostiene che gli inglesi sono meno ligi alle regole degli italiani in quanto «da secoli amano la libertà di pensiero e la democrazia». Insomma, se qui mettiamo la mascherina più che a Londra è perché abbiamo avuto Mussolini e non Churchill. «È difficile costringere il nostro popolo a obbedire in modo uniforme a delle linee-guida», ha detto. Fatemi capire: il Paese che ha inventato la coda, i prati a moquette e l'esercito moderno non sarebbe capace di «obbedire in modo uniforme»? È la disciplina di gruppo, che avrei giurato essere la specialità della casa, apparterebbe invece agli italiani, cioè a un popolo che gode fama meritissima di disprezzo per le regole e individualismo spacciato per anarchia? E poi Bo.Jo. contrabbanda per libertà di

pensiero la scelta egoistica di tenere comportamenti che possono danneggiare il prossimo. Anche in Italia si sente qualcuno dire: «Non rispetto le precauzioni perché non ho paura», come se servissero a proteggere lui dagli altri, e non viceversa. La butto lì senza pretese: non sarà che il Covid ha confuso le menti in Inghilterra più che altrove proprio perché Johnson non è Churchill e sul virus ha cambiato idea di continuo, a volte anche all'interno dello stesso discorso, passando dall'«abbracciamoci tutti» alla minaccia del coprifuoco? Dovrebbero chiamarlo Johnson & Johnson, se non fosse già il nome della multinazionale che sta preparando il vaccino: del Covid, naturalmente. Quello dell'incoerenza non lo hanno ancora trovato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VERSACE EROS EAU DE PARFUM





Speranza nomina mons. Paglia ministro vaticano, a capo della commissione che riforma l'assistenza sanitaria agli anziani. Ma l'Italia non è uno Stato laico?



Giovedì 24 settembre 2020 - Anno 12 - n° 264
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
 Spedizione ab. postale D.L. 353/03 conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LAURA CASTELLI (M5S)
 "Contratto 5S-Pd per le Comunali e Raggi a Roma"



DE CAROLIS A PAG. 2 - 3

INCHIESTA SU DIASORIN
 La Finanza cerca le chat di Fontana e Lady Salvini

A PAG. 11

"THE COMMERCIALISTI"
 Lega: la società dei 2 Matteo boys coi soldi pubblici

MILOSA A PAG. 12

SVOLTA VON DER LEYEN
 Dublino addio: "Chi non accoglie paga i rimpatri"

GRAMAGLIA A PAG. 4

C'È IL NOME DI PARATICI
 "Suárez, la Juve ha fretta": il ds citato dal rettore

MASSARI E VENDEMIALE A PAG. 14



COVID Crisanti: "Noi più bravi grazie al tracciamento a reti"

L'Europa richiude tutto: ecco perché l'Italia (per ora) resiste

■ Nuovi coprifuoco ed esercito per Regno Unito, Spagna e Francia. Johnson: "Da noi va peggio perché amiamo la libertà". Ma anche il Financial Times loda il modello italiano

CALAPÀ, DE MICCÒ E PROVENZANI A PAG. 6 - 7



Ce la pagherete

» Marco Travaglio

Non capire come voterà il Paese è umano. Ma non capire come ha votato il Paese è diabolico. Eppure ci riescono in tanti. Lasciamo perdere gli opinionisti, che capiscono benissimo ma devono scrivere l'opposto per contratto. Ma i politici sul voto degli elettori dovrebbero costruire il loro futuro. Cos'hanno detto gli elettori? Intanto che i parlamentari sono troppi, in perfetta quanto rara sintonia col Parlamento che aveva approvato - pur *oborto collo*, su pressione e per paura dei 5Stelle - quella riforma col 98%. Quindi, se quella riforma era populista, ha stravinto il populismo e tutte le analisi sulla fine o sul calo del populismo sono bagnarate. Ora, che chi puntava al No finga di non accorgersene, passi. Ma che non se ne accorga chi puntava al Sì è deprimente. Per questo l'uscita di Di Battista che frigna per "la più grande sconfitta M5S di sempre", è suicida sia nei tempi sia nei contenuti. Nei tempi, perché il referendum è stato una delle più grandi vittorie M5S di sempre e andava festeggiato almeno per un paio di giorni, anziché fare *gné gné* a Di Maio e agli altri che, diversamente da Dibba, si sono spesi nella campagna del Sì. Nei contenuti, perché le Regionali e 5Stelle le perdono sempre, da quando sono nati, anche quando vincevano le Politiche nel 2013 e le stravinivano nel '18 e intanto venivano battuti in Sicilia e Lazio.

Le Regionali, per quanto appaia bizzarro, decidono chi governa le singole Regioni, così come le Comunali e Comuni. Gli elettori votano per i candidati presidenti o sindaci, non per il governo o per i segretari di partito. E sommare i voti di lista nelle Regioni e nei Comuni per stabilire chi ha vinto su scala nazionale è come sommare i fichi e le patate. Si può al massimo stabilire chi ha perso, in base alle dichiarazioni della vigilia. Se Salvini puntava al 7-0, è ovvio che ha perso: è finita 3-4. Se l'altro Matteo mirava a far vincere Gianni e far perdere Emiliano e Sansa, è ovvio che ha perso: Gianni ha vinto per 8 punti e Iv ha preso il 4,5; Emiliano ha vinto nonostante Iv e Sansa avrebbe perso anche con Iv. Di vincitori nazionali c'è solo la Meloni, che ha strappato le Marche con un fedelissimo e ha aumentato i voti dappertutto. Tutti gli altri hanno perso voti. Anche Zingaretti: ha salvato Toscana, Puglia e segreteria, ma oltre alle Marche ha perso terreno in Liguria, Toscana e Veneto. I veri vincitori sono i cosiddetti "governatori", trainati dall'effetto Covid e dal populismo trasformista da "cacicchi" che ne fa delle star locali, non nazionali e sganciate dai partiti: Zaia, Toti (anche per il dopo-Morandi), De Luca, Emiliano. Successi personali più che partitici. De Luca aveva 5 liste dei più vari colori.

SEGUÈ A PAGINA 20

BASTA NOMINATI FIRMATE L'APPELLO SUL SITO E CHANGE.ORG

ORA vogliamo SCEGLIERLI NOI



A PAG. 5

» **FAVOLACCE A ROMA NORD** No alla casa-rifugio
"Le donne vittime di violenza ci deprezzano il condominio"

» Tommaso Rodano

Quelle donne qui non ce le vuole nessuno". La frase è stata pronunciata all'ingresso di una palazzina signorile di Roma Nord, in via Cassia. Se l'è sentita dire in faccia Maria Gabriella



Carnieri Moscatelli, la presidente di Telefono Rosa, l'associazione che si prende cura delle vittime di violenza. Il bel villino, con giardino verde e piscina comune, è stato selezionato per accogliere cinque mamme e i loro figli.

A PAG. 14

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Conte chiami Salvini a pag. 4
- **Barca** Recovery, potere giovane a pag. 17
- **Monaco** Il Pd decida che cos'è a pag. 9
- **Barbacetto** Zaia ringrazi Crisanti a pag. 9
- **Montanari** Il potere del denaro a pag. 9
- **S. Fioretti** Suárez lo interrogo io a pag. 11

IL CANTAUTORE

Zero si regala 3 album insieme per i 70 anni

» BIONDI A PAG. 18



La cattiveria

Brescia, pacco minatorio recapitato al presidente di Confindustria. Dentro c'era lo Statuto dei Lavoratori

WWW.SPINOZZA.IT





il Giornale



GIOVEDÌ 24 SETTEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 227 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 7324971 | Gialli | Gialli | Gialli

CENTRODESTRA

Svolta nella Lega: Salvini «affiancato»

Il Capitano apre a una segreteria politica allargata. Toti lo molla. E Berlusconi avverte: «Non si vince con toni populistici»
Pm all'assalto di Fontana: sequestrato il cellulare

■ Svolta in casa Lega: Matteo Salvini non sarà più un «Capitano» solo al comando, ma sarà affiancato da una segreteria politica. Intanto il centrodestra è in fibrillazione dopo l'esito delle Regionali: rimandato il vertice tra i leader.

servizi alle pagine 2-3

IL CORAGGIO DI NON ESSERE DI MODA

di Alessandro Sallusti

Credo che nessuno possa permettersi di insegnare a Matteo Salvini e a Giorgia Meloni come incrementare il consenso, in questo entrambi sono dei fuoriclasse. Altra cosa è la certezza che tanto consenso personale porti di per sé a una proposta politica percorribile e sostenibile nei fatti e nel tempo. «Niente è più ostico di un consenso alla moda», diceva Margaret Thatcher, lasciando intendere il pericolo - le mode passano - insito, anche in politica, nelle fiammate di successo. Il grillismo ne è un esempio perfetto: cotto, mangiato e digerito nel giro di pochi anni proprio perché fondato su una moda (l'antichità) invece che su una cultura di governo.

Il centrodestra non è una moda - sta per compiere trent'anni di onorato servizio -, ma una realtà imprescindibile dell'offerta politica italiana. Non è una moda, ma a volte si ha l'impressione che i suoi leader - e pure i suoi elettori - seguano mode più o meno improvvisate. Che la Lega di Salvini stia cedendo voti ai Fratelli d'Italia della Meloni, e che ancora prima Forza Italia abbia in parte travasato i suoi a entrambi, dimostra che l'elettorato non di sinistra non ha ancora trovato un baricentro solido e stabile dopo l'azzoppamento di Silvio Berlusconi.

Il quale, per quello che ne so, sarebbe stato invece ben felice di collaborare con un socio cui portare in dote il patrimonio politico e culturale di Forza Italia, senza il quale non può esistere il centrodestra, ma solo una destra-destra, che è cosa ben diversa.

Non è la somma che fa il totale, come direbbe Totò (i tre partiti veleggiavano stabili attorno al cinquanta per cento), ma queste continue oscillazioni al suo interno rendono oggi fragile il centrodestra. Si naviga un po' a vista, cercando di intercettare il vento e le mode del momento: un giorno europeisti e l'altro euroscettici, conservatori ma anche anticasta per non lasciare campo ai grillini, rigorosi sulla lotta al Covid ma anche no, disposti a dialogare con il governo sulle cose serie ma anche a sfiduciare i suoi ministri.

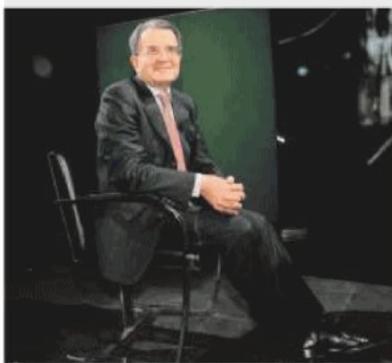
Faccio i miei migliori auguri di successo personale a Salvini e alla Meloni, ma siccome - lo sanno anche loro - soli non andranno mai da nessuna parte, un giorno o l'altro qualcuno dovrà prendere in mano le redini dell'intera coalizione sacrificando qualcosa del proprio partito. Salvini non l'ha fatto, la Meloni per ora non vuole farlo, Berlusconi oggi non può farlo. Verrebbe da dire: per fortuna che le elezioni politiche non sono imminenti.

APPOGGIATO DAI 5 STELLE

Il professore e l'incubo infinito: Prodi si ricandida al Quirinale

Massimiliano Scafì

a pagina 8



RIECOLO Romano Prodi fallì l'elezione al Colle nel 2013

Cacciari avverte Zaia: «Mai sfidare la Lombardia»

Paolo Bracalini

Matteo Salvini è un «simpatico sbruffone», Emiliano e De Luca «due capibastone che non hanno alcuna possibilità di diventare leader nazionali». Ma il fenomeno che ha colpito per davvero Massimo Cacciari è la «pazzesca, incredibile affermazione di Luca Zaia in Veneto».

a pagina 5

BUFALE PROGRESSISTE

Il Pd primo partito? È solo una fake news

Renato Mannheimer a pagina 5

NON BASTA IL REFERENDUM

Grillo cala la maschera: non credo nel Parlamento

Francesco Maria Del Vigo a pagina 6

IL PIANO SUI RICOLLOCAMENTI È UNA FREGATURA

Una comunista svedese ci scarica tutti i migranti

Fausto Biloslavo e Gian Micalessin

■ Il nuovo patto sui migranti dell'Unione europea è un mezzo bidone, che non accoglie la richiesta del governo italiano sul ricollocamento automatico fra i Paesi membri. Al contrario, si inventa un pateracchio di alternative, che difficilmente funzioneranno evitando di trasformare l'Italia nel campo profughi d'Europa. La presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, ha sottolineato, in un discorso di appena 4 minuti, che il punto non è più «se i Paesi dell'Ue mostreranno solidarietà, ma come la mostreranno». La «mente» del piano è la Commissaria per gli Affari Interni Ylva Johansson, proveniente dal partito comunista svedese.

pagina 10

LA LETTERA

Auguri nonna, prigioniera in ospedale come in cella

di Manila Alfano

Oggi mia nonna compie 95 anni, ma non festeggerà. Poco meno di un mese fa si è rotta il femore. È finita, abbiamo pensato noi. La crumida e abbracci mentre veniva caricata sull'ambulanza, lei ha anche scherzato: «Mi porto avanti, vado a prendere il posto in paradiso». «Ma nonna quella era Madre Teresa di Calcutta, non esagerare!». Sapevamo che per colpa del virus non l'avremmo potuta vedere. Mai però avremmo immaginato di subire l'ottusità di un sistema che segue linee guida senza mediazioni. L'unica scialuppa, un amico che lavora in ospedale che è come un fratello. È stato i nostri occhi, i nostri incoraggiamenti, il nostro abbraccio che è mancato. Subito dopo l'intervento, grazie all'intercessione del primario, siamo riusciti a intravederla cinque minuti. Poi, più niente. «Le visite parenti (...)

segue a pagina 14
servizi alle pagine 14-15

NON SOLO SUAREZ

Gli strafalcioni dei magistrati: tutti promossi

■ Alcuni dei promossi al concorso per magistrati hanno fatto un scritto pieno di errori. È tutto in un esposto sul tavolo del ministro della Giustizia Alfonso Bonafede e del vicepresidente del Csm.

servizio a pagina 20

BATTIBECCO SALLUSTI-DE GREGORIO SU LA7, PARLA L'ESPERTO DI ONOMASTICA

«Chiamarsi per nome non è offensivo, anzi...»

Nino Materi

I professor Enzo Caffarelli, esperto di onomastica (la scienza che studia i nomi), ieri mattina non credeva ai propri occhi: «Ho visto sul web il faccia a faccia De Gregorio-Sallusti. La reazione della De Gregorio è incomprensibile. Non capisco come una persona possa offendersi perché è stata chiamata per nome, attestato di cordialità e vicinanza; ricorrere al cognome denota invece distacco e

freddezza». Eppure, due sere fa, la professoressa De Gregorio Concita ha fatto una piazzata nel bel mezzo della trasmissione *DiMartedì* su La7 condotta da Giovanni Floris. L'apprezzata opinionista de *La Repubblica* (ex direttrice de *L'Unità*, casualmente fallita sotto la sua gestione), a un certo punto, si è indignata di brutto. Il direttore del *Giornale*, in collegamento da Milano, si era infatti permesso (...)

segue a pagina 6

LA GRÉCO AVEVA 93 ANNI

Addio Juliette musa allegra tra Belfagor e Prévart

Antonio Lodetti

a pagina 26

*IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE), IL SERVIZIO CLIENTI È SUONANTE IL 24 ORE SU 24. IL SERVIZIO CLIENTI È SUONANTE IL 24 ORE SU 24.

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

Francesco Ponzi
CEO Ponzi SpA

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458



IL GIORNO

GIOVEDÌ 24 settembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, inchiesta Diasorin. «Atto incostituzionale»

La Finanza in Regione per le chat di Fontana e dell'ex Lady Salvini

Anastasio e Marziani a pagina 11



Brescia, minacce a Giuseppe Pasini

Pacco esplosivo Scorta al leader degli industriali

Raspa a pagina 15



Migranti, la Ue si rimangia la parola

Nessun obbligo per i partner. Viene introdotto un contributo economico ma clandestini e rifugiati restano in carico al paese di arrivo. Ancora tensioni dopo il voto. Salvini nel mirino degli alleati. Caos nei Cinque stelle. Il ritorno di Grillo: «Non credo nel Parlamento»

Servizi a p. 3, 5 e a p. 10

Le regole sull'immigrazione

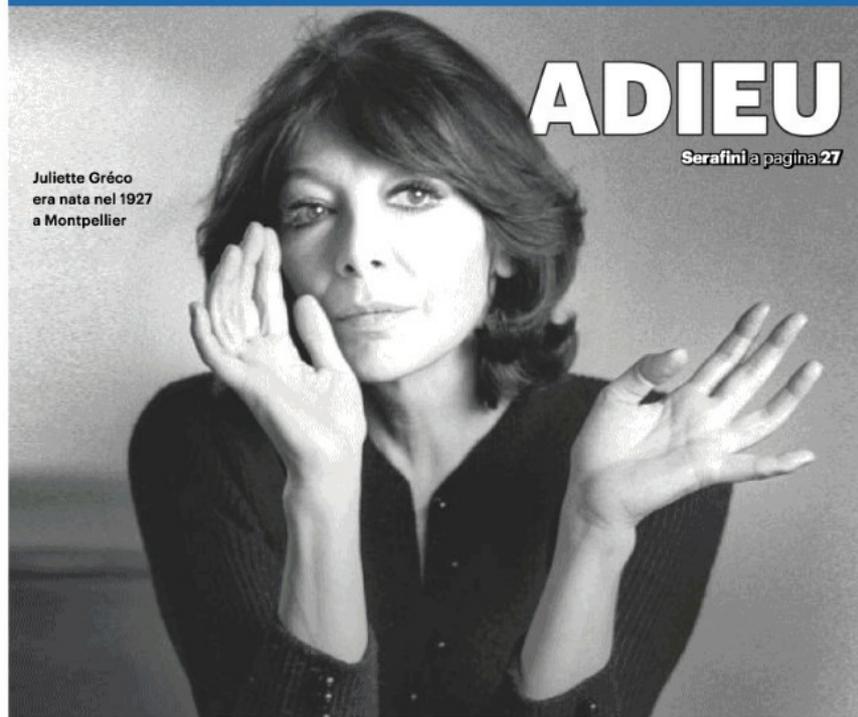
Così l'Italia paga il conto del Recovery

Raffaele Marmo

Doveva essere l'occasione per il superamento delle trappole del Trattato di Dublino sulla gestione dell'immigrazione. E, invece, il nuovo Patto su asilo e migrazioni, proposto dalla Presidente della Commissione europea, Ursula Von der Leyen, rischia di rivelarsi, nella migliore delle ipotesi, l'ennesimo compromesso al ribasso ai danni dell'Italia. E, dunque, tradursi in un esito gattopardesco per consentire al nostro governo di dire che tutto cambia senza che niente cambi davvero. Ma potrebbe essere anche qualcosa di peggio: una merce di scambio per i miliardi che ci sono stati attribuiti con il Recovery Fund. Una contropartita per quello che incasseremo.

Continua a pagina 2

L'ICONA DELLA CHANSON, JULIETTE GRÉCO, È MORTA A 93 ANNI «SONO UN CLOWN, AMO RIDERE». FU LA MUSA DI SCRITTORI E ARTISTI



Juliette Gréco era nata nel 1927 a Montpellier

Serafini a pagina 27

DALLE CITTÀ

Milano, il blitz dei Nas

«Muffe e insetti» Chiusa la cucina dell'Asst Gaetano Pini

A.Gianni nelle Cronache

Alta tensione sull'urbanistica

Comune contro Regione «Con la nuova legge perdiamo 30 milioni»

Servizio nelle Cronache

Milano-Belgio, il caso infinito

Danni al Boccioni Il risarcimento solo 17 anni dopo

Mingoa nelle Cronache



Il direttore dell'università: Paratici mi ringrazio

Suarez, bufera sull'ateneo Indaga la procura sportiva

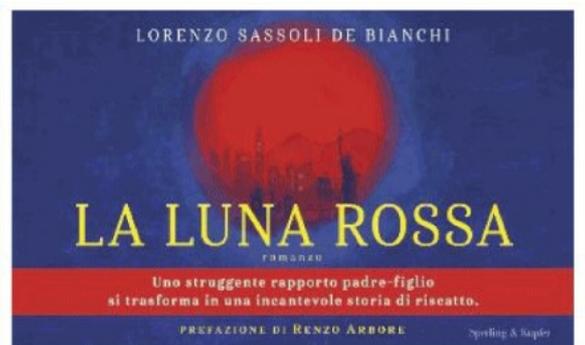
Servizi alle pagine 6, 8 e 9



Jesi, incassa 300mila euro e cambia vita

Barbone vince un tesoro «Cena per chi mi aiutava»

Ferreri a pagina 21





Oggi l'ExtraTerrestre

PIANTE La petunia, nata in Brasile e trapiantata nell'800 a Parigi, oggi colora i balconi di tutta Europa. Un bel fiore per Rossana Rossanda



Culture

NELLA NOBILI Ritratto della poeta operaia che negli anni 50 scriveva di fabbrica e amori omosessuali
Sara De Simone pagina 10



Visioni

JULIETTE GRÉCO Voce inconfondibile, icona degli esistenzialisti, la cantante francese è morta all'età di 93 anni
Antonello Catacchio pagina 13

quotidiano comunista
il manifesto

IN DON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,30

GIOVEDÌ 24 SETTEMBRE 2020 - ANNO L - N° 228

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

OGGI L'ASSEMBLEA DI DEPUTATI E SENATORI, IL REGGENTE DÀ FORFAIT

M5S, primo showdown senza Crimi

■ Nel M5S è bufera dopo i non esaltanti risultati delle regionali, nonostante la vittoria del referendum. Tutto precipita sulla riunione dei gruppi parlamentari di oggi pomeriggio. L'oggetto del contendere riguarda i poteri decisionali di questa assemblea rispetto alla

convocazione degli Stati generali. All'indomani del voto era trapelata l'intenzione di deputati e senatori 5S di considerarsi i promotori dell'evento che darà inizio alla nuova fase. Da qui sono emerse polemiche e tensioni attorno a Vito Crimi. Inoltre reggente non ha gradi-

to l'atteggiamento di molti dei big, a partire da Di Maio, all'indomani del voto. Dopo la valanga di proteste e con l'esplosione dello scontro, Crimi non intende fungere da parafulmine: salvo ripensamenti, non parteciperà all'assemblea dei parlamentari. **SANTORO A PAGINA 4**

IL GARANTE

E Grillo «chiude» il parlamento

■ Il «parlamento è superato», ci vorrebbe «un referendum a settimana» e «il sorteggio è meglio della legge elettorale». In collegamento con il presidente

del parlamento europeo Sassoli e in diretta Facebook ieri Beppe Grillo ha fatto andare di traverso al Pd i primi brindisi per la vittoria. **FABOZZI A PAGINA 5**

foto di Joris Grah/Alan Rudolf



**Europa
à la carte**

Niente ricollocamenti obbligatori, rimpatri più facili ed esami sbrigativi delle richieste di asilo. Il nuovo patto sull'immigrazione della Commissione Ue permette agli Stati membri di fare come vogliono. Lasciando intatto il peso dell'accoglienza ai Paesi di primo approdo **pagine 2, 3**

Elezioni in controluce

Un quadro mosso ma dentro la stessa cornice

LORIS CARUSO

Il risultato del referendum e quello delle regionali sembrano contraddirsi. Il primo conferma la percezione diffusa, di lungo periodo, che la politica esistente sia sostanzialmente inutile.

— segue a pagina 6 —

Toscana

Un voto di paura ha riportato i 5S al centrosinistra

ANTONIO FLORIDIA

«Ora basta, però; che sia l'ultima volta»: è stato questo uno dei sentimenti più diffusi, tra il popolo democratico e di sinistra della Toscana, di fronte allo scampato pericolo di una vittoria fascioleghista.

— segue a pagina 5 —

EastMed

La guerra, nascosta, delle pipeline

ALBERTO NEGRI

La battaglia per i gasdotti e le pipeline è una costante della storia europea e mediorientale. Anche quando vengono pomposamente chiamati «gasdotti della pace».

— segue a pagina 8 —

IL MEDICO DI NEMBRO

«Covid, la cura nella medicina di base»



■ Riccardo Munda, medico precario, ha salvato decine di pazienti nell'epicentro della pandemia: «Ho continuato a visitarli a casa nonostante i rischi, ma alla fine non ne ho perso nessuno». La seconda ondata spaventa l'Europa: a Parigi sale l'allerta, Madrid chiede l'esercito, nuove misure nel Regno Unito.

CAPOCCI, MERLO, BARONE, CLAUSI A PAGINA 7

all'interno

Black Lives Poca giustizia e alta tensione per Breonna

ROBERTO ZANINI **PAGINA 9**

Berlino Dimesso Navalny, «ma per ora niente politica»

YURI COLOMBO **PAGINA 8**

Libia Vertice Tripoli-Tobruk: meno scontri, più unità

ROBERTO PRINZI **PAGINA 9**

UNA GRANDE STORIA

Oggi in piazza a Roma e in streaming il ricordo per Rossana Rossanda



■ A quattro giorni dalla scomparsa di Rossana Rossanda, anche oggi tanti ricordi su di lei di memoria attiva - tanti ne arrivano ancora. E tre preziosi contributi: di Luigi Ferrajoli sul suo insegnamento per la sinistra e la democrazia: il valore fondante dell'uguaglianza; di Marco Basetta sulla ricerca della «cosa» chiamata comunismo; e di Ginevra Bompiani. Oggi la ricorderemo insieme (con mascherina e distanziamento) in piazza Santi Apostoli a Roma dalle ore 17.30, diretta streaming su facebook e su ilmanifesto.it.

ALLE PAGINE 14, 15

Corvi



08924
 Poste Italiane SpA - In a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - Sped. in abb. post. 2013/0103
 9 770025 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCIV-17 204

Fondato nel 1892



Giovedì 24 Settembre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDICIA E PRODDA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO", EURO 130

Settant'anni e tre dischi Renato Zero a valanga «I lustrini di Lauro? Io non facevo il clown»

Federico Vacalebri a pag. 16



Scomparsa a 93 anni Addio Juliette Gréco la musa e la voce dell'esistenzialismo

Federico Vacalebri a pag. 17



M5S, 8 espulsi: Senato in bilico

►Le lettere dei probiviri mandate a sei deputati e due senatori perché hanno detto no al referendum Di Battista minaccia la scissione con 50 parlamentari. Grillo, il vertice segreto per evitare lo strappo

L'analisi IL RISCHIO DEI SOVRANISMI REGIONALI

Carmine Pinto
Vent'anni fa l'annuncio. Per la prima volta nella storia repubblicana le elezioni regionali decisero la caduta di un esecutivo nazionale. Il capo del governo, D'Alema, fu sconfitto da Berlusconi nel voto. Si dimise. Il processo impostosi con la riforma per l'elezione diretta dei presidenti di regione segnò il primo passo. In realtà lo scenario politico e mediatico territoriale era ancora per «la stagione dei sindaci» iniziata nel 1993.

Continua a pag. 39

Meno parlamentari L'ILLUSIONE DELL'EFFICIENZA DOPO IL TAGLIO

Serena Sileoni
Chiusa la conta dei voti sulla riduzione del numero dei parlamentari, si può cominciare a fare la somma delle certezze e delle incertezze sulla composizione e il funzionamento del prossimo Parlamento. Il primo dato sicuro è che il Parlamento a partire dalle prossime elezioni dovrà essere composto di 600 membri elettivi, anziché 945. Quella che sembra un'ovvietà implica anche una considerazione meno ovvia, almeno a sentire le richieste dell'opposizione.

Continua a pag. 39

Sale la conflittualità dentro M5S. La prima resa dei conti oggi nell'assemblea dei gruppi parlamentari. Di Battista lavora ad un'area di una cinquantina di parlamentari. Grillo cerca la mediazione, ma intanto parte la lettera di contestazione ad otto parlamentari grillini rei di aver votato «no» al referendum. L'espulsione in vista mette in bilico soprattutto i numeri in Senato. Toninelli al Mattino: «Basta nomi soli al comando».

Di Giacomo e Porcaro a pag. 2

Le interviste del Mattino Stefano Bonaccini «Sindaci, sì all'alleanza con i 5Stelle ora il congresso del Pd non serve»

Adolfo Pappalardo

«Un risultato superiore a tante previsioni negative, certamente non scontato quello del Pd. Adesso congresso non serve ed è Fora dell'alleanza con M5S per le Comunali 2021». Parola di Stefano Bonaccini, governatore dell'Emilia Romagna.

A pag. 3



Il dopo voto

De Luca blinda la giunta: fuori chi non è eletto

Il riconfermatissimo governatore della Campania, Vincenzo De Luca, «blinda» la giunta nascente, per non cedere alle pressioni delle tante liste che l'hanno sostenuto. Intanto un criterio: fuori i non eletti.

Pappalardo a pag. 4

Il cantiere manovra Fisco, arriva l'assegno unico per le famiglie

Taglio del cuneo fiscale strutturale fino a un reddito di almeno 40 mila euro, assegno unico per i figli e passaggio alla tassazione di cassa per i lavoratori autonomi, come proposto dal direttore dell'Agenzia delle Entrate Ruffini. Sono tre i dossier fiscali aperti in vista della legge di bilancio che il governo deve mettere a punto entro la metà di ottobre, e che quest'anno sarà rilevante perché dovrà accompagnare e concretizzare - come richiesto anche dalla commissione europea - il Recovery Plan del nostro Paese.

Cifoni a pag. 8

35 anni dopo la morte La consegna del tesserino professionale



Paolo Siani mostra il tesserino da giornalista professionista del fratello Giancarlo. NewsFoto: R. Esposito

Giancarlo Siani, giornalista da sempre

De Crescenzo e Del Gaudio in Cronaca

Corrono i contagi stato d'emergenza fino al 31 dicembre

►Campania, ressa per i tamponi al Cotugno Governo pronto a prolungare i poteri speciali

Cresce il numero dei positivi e dei morti giornalieri, e con loro anche quello dei malati di Covid-19 in terapia intensiva: ieri in Italia 1.640 nuovi contagi, contro i 1.392 del giorno precedente, e 20 decessi, sei in più di martedì. Si va verso la proroga del termine dello stato d'emergenza, dal 15 ottobre al 31 dicembre. In Campania anche ieri una giornata preoccupante, con l'aumento dei positivi (248) e la ressa al Cotugno per i tamponi.

Malfetano e Mautone alle pagg. 6 e 7

L'infettivologo Galli: non ci sarà la seconda ondata ma siamo al bivio

Ettore Mautone

«Non ci sarà una seconda ondata in Italia, ma il nostro Paese è ad un bivio». Lo dice al Mattino il dottor Massimo Galli, primario del Sacco di Milano.

A pag. 7

Il caso Parla il comandante della nave bloccata in Cina «Da 11 mesi in mare, così impazziamo»

Patrizia Capuano

«Fisicamente stiamo bene, a bordo abbiamo tutto. Ma l'attesa ci snerva. Non avere un vero lavoro, vivere giorni tutti uguali, in mezzo al mare, in questo nulla, senza sapere se e quando potremo riprendere la navigazione ci sta spingendo verso la depressione. Non ne possiamo più». Parla Giuseppe Pugliese, il 42enne comandante della nave bulk carrier «Mba Giovannini» che martedì ha lanciato un appello alle istituzioni perché sbloccino la complicata situazione che da 88 giorni tiene lui e i suoi uomini in ostaggio nel mar della Cina.

A pag. 15

L'inchiesta

Test Diasorin, la Finanza copia i dati del telefono di Fontana

La Finanza bussa a casa del governatore della Lombardia Attilio Fontana per il caso Diasorin-San Matteo: eseguita una copia forense del suo cellulare. L'esponente leghista, pur non essendo indagato, ha subito «una perquisizione presso terzi» spiegano i suoi legali, che aggiungono: l'operazione «seguita con un decreto non circostanziato, con criticità di carattere costituzionale, per la presenza di conversazioni istituzionali nel telefonino del presidente Fontana».

Scarpa a pag. 9

Non solo play-off



Se l'epidemia "televisizza" troppo il calcio

Gianfranco Teotino a pag. 38

Passaportopoli Una mail tra il prof di Perugia e il dg Paratici «La Juve chiese di promuovere Suarez»

Valentina Errante

L'inchiesta sulla vicenda dell'esame di italiano al calciatore Luis Suarez presso l'Università di Perugia si arricchisce di nuovi particolari. La richiesta di far passare l'esame al giocatore, perché potesse ottenere la cittadinanza ed entrare successivamente nella scuderia della Juventus, arrivava da Fabio Paratici, il direttore sportivo bianconero. Anche se non in una maniera diretta: si valuta una mail scambiata con un professore di Perugia. A rischiare adesso una penalizzazione è proprio la Juventus.

A pag. 12 con Carmignani e Priolo Taormina a pag. 15

La squadra di Castel Volturno «Noi del Tam Tam tutti 10 ma non ci lasciano giocare»

«Non so come spiegare ai miei ragazzi questa enorme ingiustizia, che nel Paese dove vogliono vivere chi è ricco ha dei diritti che chi è povero non può avere. Tra loro, a scuola, c'è chi ha preso 10 in Italiano e nessuno è stato mai rimandato». Di fronte al caso Suarez parla Massimo Antonelli, ex cestista campione d'Italia con la Virtus Bologna, e deus ex machina di quello straordinario esempio di integrazione che è il Tam Tam basket a Castel Volturno.

Taormina a pag. 13





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 284 ITALIA
Sped. in A.P. 0133/2020 con L. 4/2020 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE



Giovedì 24 Settembre 2020 • S. Pacifico

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

1927-2020
Juliette Gréco
addio all'icona
della canzone
esistenzialista
Pierantozzi a pag. 25



Nascerà un museo
Miliardario russo
compra le statue
abbattute negli Usa
dagli antirazzisti
Guaña a pag. 16

I settant'anni
Renato Zero, festa
e veleni su Lauro
«Io con le piume
non ero un clown»
Marzi a pag. 29



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

Patto di stabilità
La mossa
tedesca
che cambia
le regole Ue

Francesco Grillo

«L'accumulazione di risparmi attraverso il lavoro diventa il fine ultimo dell'esistenza in quanto manifestazione della grazia e la preghiera serve solo a ringraziare per ciò che si è già ottenuto e non più per ottenere benevolenza attraverso il perdono. Questa predisposizione etica appare irrazionale perché il profitto cessa di essere un mezzo per procurarsi piacere». Nel capolavoro che investiga il rapporto tra morale protestante e spirito del capitalismo, Max Weber fornì - cento anni fa - la più potente descrizione di quella che fu la frattura che spezzò l'unità dell'Europa cristiana in due mondi.

L'Europa Unita fa della ricicatura di quello strappo la sua più difficile scommessa: su questa contraddizione lo stesso euro ha trovato un fragile equilibrio che, per anni, ha conservato solo grazie al forte pragmatismo di una donna - Angela Merkel - nata dalla parte sbagliata del muro di Berlino. Tuttavia sarà un microscopico virus che ricomparirà metriche e valori che sono sembrati, per anni, non conciliabili.

Evoca clamorosi ricordi storici la proposta di bilancio presentata ieri dal ministro delle Finanze tedesco, Olaf Scholz, che pochi in Italia hanno notato e che, però, potrebbe diventare la pericolosa, eppure unica ciambella di salvataggio alla quale aggrapparci per sopravvivere ad un momento difficile che non è neppure cominciato.

Continua a pag. 31

Manovra, c'è l'assegno unico

► Nella riforma fiscale sgravi alle famiglie e taglio stabile del cuneo. Nodo risorse per gli autonomi
► Svoltata della Germania: pareggio di bilancio sospeso fino al 2024. «Questa crisi durerà a lungo»

ROMA Riforma del fisco, arriva l'assegno unico per i figli. Cifoni e Pollio Salimbeni alle pag. 2 e 3

Europa, contagi boom. Italia verso la proroga dello stato d'emergenza



A Roma i lockdown di quartiere

l'Olimpico aperto diventa un caso

Olimpico, proposta l'apertura con 25 mila tifosi Bernardini, Malfetano, Savelli e Rossi alle pag. 6 e 7

Dopo la campagna del Messaggero

Recovery fund, entra l'emendamento con gli investimenti per la Capitale

Luca Cifoni e Alberto Gentili

Anche la Capitale potrà beneficiare della pioggia di fondi europei, ben 209 miliardi, in arrivo dal prossimo



anno per fronteggiare l'emergenza provocata dalla pandemia e per favorire la ripartenza del Paese. La commissione Bilancio della Camera ha inserito Roma tra i destinatari. A pag. 5

I Tredicine e gli amici in Campidoglio

«Rubati i fondi Covid»

► Roma: 18 arresti per il racket delle bancarelle mazzette e botte, c'è un funzionario coinvolto

ROMA. Vestiti griffati, orologi, l'abbonamento per vedere allo stadio la squadra del cuore e un fiume di soldi. Era questo il prezzo per i favori dei funzionari del Campidoglio (ma c'erano anche sindacalisti) arrestati per essersi messi al servizio della lobby degli ambulanti più potenti di Roma: la famiglia Tredicine. «Si facevano cedere i sussidi Covid». Allegri, Scarpa e Troili alle pag. 12 e 13

Giallo su un sospetto



«Eleonora e l'arbitro uccisi con ferocia» Bianco a pag. 17

Rischio penalizzazione

«Dal ds della Juve arrivo la richiesta: promuovete Suarez»

Valentina Errante

La richiesta di far passare l'esame al calciatore Luis Suarez, perché potesse ottenere la cittadinanza ed entrare nella scuderia della Juve, arrivava da Fabio Paratici, il direttore sportivo bianconero. Anche se non direttamente. A rischiare adesso è anche la Juventus. A pag. 15

Taormina a pag. 15



LA LUNA AIUTA IL CAPRICORNO

Buongiorno, Capricorno! Fiori d'autunno. Quarantotto ore dopo l'equinozio avete nel segno la Luna più dolce della stagione: il primo quarto. Una fase benaugurante cantata da Petrolini, Nino Manfredi... negli stornelli romani, perché fa innamorare. Alla fine c'è sempre una Rosetta, o un'Annunziata, che si affaccia a una finestra di Trastevere. Perché non inventate anche voi, dopo un'estate faticosa, un romantico sogno? Auguri.

© MINDCOLLEZIONE INSPIRATA L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 24 settembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, l'emergenza Covid

«I bus degli studenti sono troppo affollati» Summit con i prefetti

Servizio a pagina 15



DOMANI IN REGALO
SPECIALE RINASCIMENTO 3.0

ristora
INSTANT DRINKS

Migranti, la Ue si rimangia la parola

Nessun obbligo per i partner. Viene introdotto un contributo economico ma clandestini e rifugiati restano in carico al paese di arrivo Ancora tensioni dopo il voto. Salvini nel mirino degli alleati. Caos nei Cinque stelle. Il ritorno di Grillo: «Non credo nel Parlamento»

Servizi a p. 3, 5 e a p. 8

Le regole sull'immigrazione

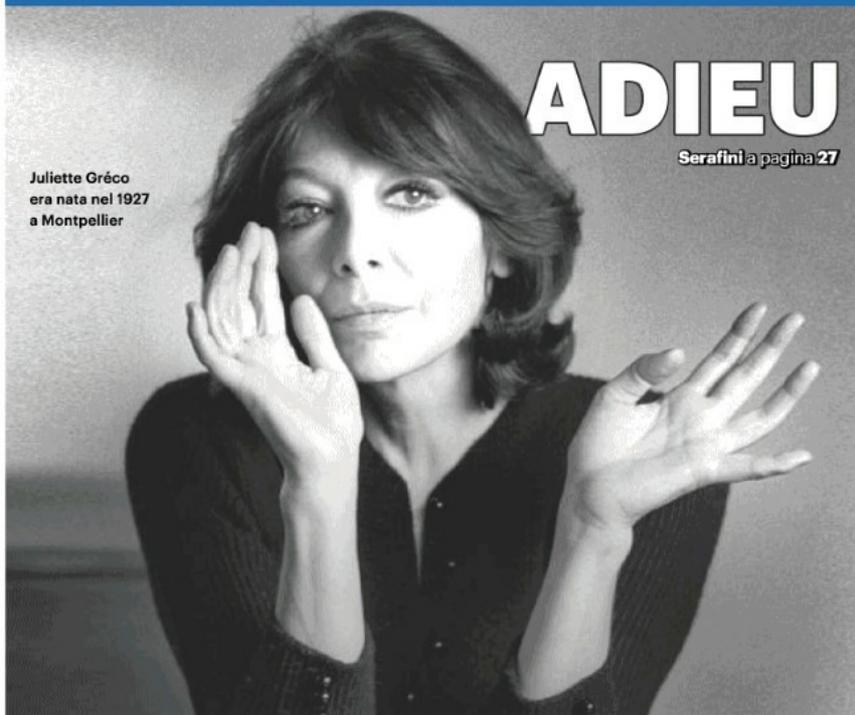
Così l'Italia paga il conto del Recovery

Raffaele Marmo

Doveva essere l'occasione per il superamento delle trappole del Trattato di Dublino sulla gestione dell'immigrazione. E, invece, il nuovo Patto su asilo e migrazioni, proposto dalla Presidente della Commissione europea, Ursula Von der Leyen, rischia di rivelarsi, nella migliore delle ipotesi, l'ennesimo compromesso al ribasso ai danni dell'Italia. E, dunque, tradursi in un esito gattopardesco per consentire al nostro governo di dire che tutto cambia senza che niente cambi davvero. Ma potrebbe essere anche qualcosa di peggio: una merce di scambio per i miliardi che ci sono stati attribuiti con il Recovery Fund. Una contropartita per quello che incasseremo.

Continua a pagina 2

L'ICONA DELLA CHANSON, JULIETTE GRÉCO, È MORTA A 93 ANNI «SONO UN CLOWN, AMO RIDERE». FU LA MUSA DI SCRITTORI E ARTISTI



Juliette Gréco era nata nel 1927 a Montpellier

ADIEU

Serafini a pagina 27

DALLE CITTÀ

Bologna, la rabbia dei fratelli

Uccisa e bruciata dall'ex fidanzato Processo al via: «Ora giustizia»

N. Bianchi in Cronaca

Bologna, il cadavere occultato

Omicidio di Tolè Rinvii a giudizio i due indagati

Servizio in Cronaca

Bologna, verso il voto 2021

Merola congela la lista unica di sinistra

Carbutti in Cronaca



Il direttore dell'università: Paratici mi ringrazio

Suarez, bufera sull'ateneo Indaga la procura sportiva

Servizi alle pagine 6, 8 e 9



Jesi, incassa 300mila euro e cambia vita

Barbone vince un tesoro «Cena per chi mi aiutava»

Ferreri a pagina 21

LORENZO SASSOLI DE BIANCHI

LA LUNA ROSSA
romanzo

Uno struggente rapporto padre-figlio si trasforma in una incantevole storia di riscatto.

PREFAZIONE DI RENZO ARDRE



IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 24 SETTEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ abbonamento obbligatorio con mensile "SALUTE" - Anno CXXXIV - NUMERO 227, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

OGGI IN EDICOLA CON IL SECOLO XIX
Ecco il nuovo mensile Salute
Così la scienza aiuta a star meglio
IN ALLEGATO CON IL GIORNALE A 50 CENTESIMI IN PIÙ



IL 1° OTTOBRE L'EVENTO DEL SECOLO XIX E DI GNN
L'Alfabeto del futuro al Nautico
In primo piano reti e connessioni

GALLOTTI / PAGINA 13



INDICE

| | |
|------------------|--------------|
| Primo-Piano | Pagina 2 |
| Cronache | Pagina 10 |
| Economia-Mattimo | Pagina 15 |
| Genova | Pagina 20 |
| Cinema-Tv | Pagina 37/38 |
| Xite | Pagina 39 |
| Sport | Pagina 42 |
| Meteo | Pagina 47 |

INTERVISTA CON IL PREMIER Conte: Pd e M5S alleati fissi Ora giù le tasse e riforma elettorale

MASSIMO GIANNINI

«Adesso però non cominciamo con il tormentone sul rimpasto...». Alle dieci della sera, tra una riunione e l'altra, il premier Giuseppe Conte si prende una pausa. E al telefono, dal suo ufficio di Palazzo Chigi, parla a tutto campo del dopo-elezioni. Un voto che poteva cambiare il corso della legislatura, e invece l'ha blindata. Un voto che poteva interrompere la sua avventura da premier, e invece l'ha allungata. Ma adesso che Di Maio ha vinto il referendum e Zingaretti ha vinto le regionali, al governo si richiede un cambio di passo. Anche di squadra? Conte piazza subito il primo paletto: «Mi dispiace vederla, ma il rimpasto è una formula logora». L'ARTICOLO / PAGINE 6 E 7

FORTE DEL SUCCESSO DELLA SUA LISTA IL GOVERNATORE LAVORA CON LA CARFAGNA A UN NUOVO EQUILIBRIO NEL CENTRODESTRA

Toti lancia la sfida a Salvini Ira della Lega: è lì grazie a noi

Il presidente: «Matteo impari a gestire l'alleanza». Ma Rixi: «Non servono prove muscolari»

IL COMMENTO

MARCO MENDUNI

DOPO LA VITTORIA LA PRIORITÀ È GOVERNARE

Dopo la fallita spallata al governo, ci si poteva attendere che nel centrodestra si sarebbe aperto il dibattito. Ma stupisce l'accezzazione che Toti ha deciso di dare pungendo la Lega. L'ARTICOLO / PAGINA 5

Due giorni dopo il successo alle elezioni regionali, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti esce allo scoperto e attacca Salvini: «Per essere il capo servono due cose, i numeri e la capacità di gestire l'alleanza. I primi ci sono, la seconda, per ora Matteo non ce l'ha». La Lega reagisce subito con il suo leader: «Se Toti ha vinto è grazie alla coalizione e alla Lega. Non è grazie a Gesù Bambino». È il segretario ligure Edoardo Rixi a rincarare: «Noi decisivi, non deve fare prove muscolari». SERVIZI / PAGINE 2-5

L'INTERVISTA

Emanuele Rossi

Il sindaco Buccì: «L'ex ministro accetti il suggerimento»

Il sindaco di Genova Marco Buccì non si nasconde: «Abbiamo sempre lavorato a braccetto. La coalizione di centrodestra che Toti e Rixi hanno creato ha rafforzato Savona, La Spezia e Genova». L'ARTICOLO / PAGINA 3

IL FRONTE DEL PD

Alessandra Costante e Mario De Fazio

Pinotti difende Sansa Rossetti attacca: «Una scelta sbagliata»

La senatrice genovese del Pd Roberta Pinotti difende la scelta su Sansa. «Era l'unico candidato per fare l'alleanza con M5S». E rilancia l'alleanza per le amministrative. «Lo vuole la coerenza». GLI ARTICOLI / PAGINE 4 E 5

ROLLI

SVOLTA SUI MIGRANTI



LA QUESTIONE MIGRANTI

Francesco Grignetti

Parigi nega lo sbarco alla Alan Kurdi «La accogli l'Italia»

Mentre l'Ue annuncia la svolta sulle politiche migratorie, scoppia il caso Alan Kurdi, nave della Ong tedesca Sea Eye con 125 migranti. Parigi nega lo sbarco a Marsiglia e dice: «Vada in Italia». GLI ARTICOLI / PAGINA 12



Genova, mascherine obbligatorie nel centro storico

Il porto antico è compreso nel perimetro in cui è scattato l'obbligo di mascherina a Genova

FAGANDINI / PAGINE 10 E 20

SALE LA TENSIONE SUL DOSSIER

Caso Autostrade, Cdp fa retromarcia Pronta a rompere l'accordo con Aspi

Conte «è stanco», spiega un membro del governo. Alla Cassa depositi e prestiti, che dal 14 luglio si è fatta carico di trattare l'uscita di Atlantia dal capitale di Autostrade, forse ancor di più. Al punto da aver pronta una lettera ufficiale indirizzata al governo, e per conoscenza alle due società che fanno capo ai Benetton, Aspi e Atlantia, con cui la società guidata da Fabrizio Palermo - salvo svolte clamorose, oggi difficili da immaginare - si chiamerebbe fuori dalla partita. Allo stato, infatti, non ci sarebbero condizioni per chiudere l'operazione. Alla vigilia del cda di Atlantia, che oggi deciderà di procedere con la scissione di Aspi, la tensione sul dossier sale vertiginosamente. BARONI / PAGINA 15

BUONGIORNO

Quando è capitato di sostenere che il taglio dei parlamentari non è una riforma pericolosa in sé, ma pericolosa in loro, nei Cinque Stelle, nel culto della devastazione di cui sono i sacerdoti, e nella stagione di ulteriori riforme che promettono di aprire, non si pensava di avere indicazioni tanto sollecite e accurate. Le ha fornite ieri Beppe Grillo in un'amichevole chiacchierata col volenteroso alleato del Pd, nella circostanza David Sassoli. Il quale è presidente del Parlamento europeo, la chiacchierata si è tenuta nella sede del Parlamento europeo e il Grillo ha detto di non credere più nel Parlamento. Non quello europeo in particolare, non ci crede in generale. Domenica è andato a votare con la matita dietro la cabina e gli sembrava di stare nelle caverne: le magnifiche sorti dell'umanità risiedono nel web, e sarà il web a liberarci dal gioco

La pazza gioia

MATTIA FELTRI

del passato. «Non credo più in una rappresentanza parlamentare, credo nella democrazia diretta fatta dai cittadini col referendum». Non certo dei referendum con matita e cabina, ma un referendum a settimana su piattaforma come la Rousseau, noi l'abbiamo, ha detto Grillo, funziona benissimo. Trasparente come un cristallo, bisognerebbe aggiungerlo. Dunque si chiude il Parlamento e una volta a settimana si va su Rousseau, e si risponde a domande tipo volete reintrodurre la pena di morte? Volete espellere tutti gli immigrati? Ha qualche utilità la libertà d'espressione? Riapriamo un paio di lager qua e là? Io francamente non vedo l'ora, anche perché Grillo ha aggiunto che serve recuperare senso dell'umorismo. E le ultime percentuali dei Cinque Stelle un po' di buonumore lo restituiscono. —

AURUM IN ORO

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco di Banca Odeon)

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

AURUM IN ORO

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco di Banca Odeon)

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Pubblico impiego
Tfs, l'anticipo agevolato non toglie l'effetto detassazione

Fabio Venanzani
— a pagina 31



Rapporti Nordest
Superbonus, in Triveneto un business da 2 miliardi

— Domani nelle edicole di Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Trentino-Alto Adige

MARSH

RISCHIO CYBER: conosci l'impatto sul tuo business?

MARSH & MCLENNAN COMPANIES

FTSE MIB 18929,89 +0,18% | SPREAD BUND 10Y 137,00 +1,40 | €/€ 1,1692 -0,41% | ORO FIXING 1873,40 -1,71% | Indici&Numeri → PAGINE 36-39

CLIMA ANTI IMPRESE

I DANNI DI UNA CULTURA CONTRO L'INDUSTRIA

di Fabio Tamburini

Nelle settimane scorse abbiamo avviato come Sole 24 Ore una nuova serie di articoli scegliendo un titolo emblematico: «Imprese sotto tiro», per denunciare provvedimenti e burocrazia che frenano le attività imprenditoriali. La conferma che è stata una scelta giusta è data dal fatto che non ci sono stati problemi a trovare gli argomenti di cui occuparsi. Anzi, c'è stato soltanto l'imbarazzo della scelta perché nel Paese sono largamente diffusi sentimenti anti industriali. Con queste premesse non c'è da stupirsi di quanto emerge da episodi di cronaca sempre più frequenti.

Prima le minacce al presidente di Confindustria Lombardia Marco Bonometti, poi quelle al presidente degli industriali di Bergamo Stefano Scaglia con un proiettile spedito per posta, gli attacchi agli imprenditori del marmo di Carrara e, ieri, il pacco bomba ricevuto dal presidente di Confindustria Brescia, Giuseppe Pasini. Il tutto mentre il presidente di Confindustria Carlo Bonomi è bersaglio continuo e sistematico d'insulti e minacce sui social network. Il risultato è che sono finiti tutti sotto scorta delle forze dell'ordine. Il non è una bella vita. Provare per rendersene conto. In alcuni casi, come quello di Pasini, la solidarietà dei sindacati è arrivata puntuale. In altre circostanze, al contrario, non è andata così e non è stata la scelta giusta. Un fatto merita di essere sottolineato: le minacce arrivate non sono soltanto il frutto di iniziative estemporanee, ma la conseguenza di una cultura anti industriale che sta facendo danni e che va contrastata con forza.

— Continua a pagina 5

Germania, pronta la manovra

IL PIANO TEDESCO

Nella legge di bilancio 96 miliardi di debito: metà destinato agli investimenti

Per il secondo anno consecutivo sospeso il pareggio di bilancio

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il coronavirus pesa sulla Finanza della Germania. Per il secondo anno consecutivo Berlino vara una manovra che sospende il pareggio di bilancio. Su 96 miliardi di debito, tuttavia, la metà saranno investimenti. La manovra 2021 mira infatti a gestire gli effetti economici, sociali e sanitari della pandemia con spese aggiuntive per circa 47 miliardi nel 2021, e 91 miliardi dal 2022 al 2024, rispetto alla precedente pianificazione finanziaria.

Isabella Bufacchi — a pag. 8



ITALIA, SVILUPPO O DECLINO
Prosegue l'iniziativa del Sole 24 Ore con interventi e contributi sull'utilizzo delle risorse Tlc come occasione unica da non sprecare



Paolo Scaroni
«Il Recovery fund non è un regalo, va speso bene»

Già alla guida di Eni ed Eni, Paolo Scaroni è Deputy Chairman di Rothschild Group

Marco Ferrando — a pag. 6

Aziende, la nuova Sabatini rilancia gli investimenti

MANIFATTURA

Tra maggio e agosto domande raddoppiate Il Mise: doti da rafforzare

Investimenti privati in recupero. Lo segnalano i dati del ministero dello Sviluppo economico che analizza i flussi delle domande delle imprese per la nuova legge Sabatini. Tra maggio e agosto l'incremento è superiore al 100% mentre le operazioni per impianti da superare o qualificare. Il Mise prepara il rafforzamento con i contributi del Recovery Plan. Carmine Fotina — a pag. 5

Infrastrutture
Da Sassuolo alla Cispadana i cantieri promessi sono ancora bloccati

— Servizio a pagina 20

Un premio a chi paga di più con la carta

MONETA DIGITALE

Il Governo ha presentato agli operatori il Piano Cashless che prevede un premio di mille euro per le prime 10 mila persone che in 6 mesi, dal primo dicembre 2020 (quando dovrebbe prendere il via il Piano) a fine

maggio 2021 avranno effettuato il maggior numero di transazioni con carte e altri strumenti di pagamento. Tutto questo si aggiungerà al cash-back che prevede la restituzione del 10% delle spese sostenute (con rate semestrali) per un ammontare massimo di 3 mila euro.

Laura Serafini — a pag. 5

GRIFTE IN PASSERELLA



Made in Italy. Ieri a Milano alcune delle sfilate "fisiche", da Fendi (nella foto) ad Alberta Ferretti e Dolce&Gabbana

Moda, Milano sfila nell'anno più critico

Crivelli e Flaccavento — a pag. 15

PANORAMA

I NUMERI DELLA PANDEMIA

Covid, a Formia un altro focolaio In Francia e Spagna situazione critica

Nuovo focolaio (56 i positivi) di coronavirus a Formia. Il prefetto di Latina ha rivisitato il 23 settembre l'apertura delle scuole elementari e medie, mentre le superiori applicheranno la didattica a distanza. Contagi in aumento in Italia: nelle ultime 24 ore si sono registrati 1.650 nuovi casi. Si aggrava l'emergenza in Spagna (10.800 casi), Francia (3.700) e Inghilterra (6.178).

DOPO IL FLOP ALLE REGIONALI

Resca dei conti nel M5S Grillo contro il Parlamento

Dopo il flop delle regionali, è guerra in casa M5S. Beppe Grillo cerca di riportare unità e torna a sbandierare temi identitari, anche per evitare il rischio scissione. In collegamento con l'Europarlamento è tornato a provocare sul rasoio del Parlamento, ad agguantare la vittoria del sì nel referendum sul taglio dei parlamentari. — a pagina 9



L'INTERVISTA
BOCCIA: CON IL RECOVERY AUTONOMIA ACCELERATA

Barbara Flammeri — a pag. 9

COMMISSIONE UE

Migranti, Europa divisa sui nuovi ricollocamenti

Appena presentata, la proposta della Commissione europea di revisione degli accordi di Dublino sui migranti innesca polemiche. Austria e Repubblica Ceca respingono l'obbligo di ricollocamento tra i Paesi membri. — a pagina 25

II AMERICANO

DOMANI IN EDICOLA

Il speciale Usa: tutto quello che c'è da sapere sulle elezioni

— a 0,50 euro oltre il prezzo del quotidiano

Rimadesio

Spazio sistema interprete, Sali pannelli scorrevoli.
Design Giuseppe Baraso



Autostrade verso la scissione Cdp pronta al passo indietro

INFRASTRUTTURE

La richiesta formale del governo ad Atlantia di «rispettare gli impegni assunti» sul dossier Aspi sarebbe in arrivo. Non è chiaro quale sarà l'effetto del messaggio, considerando che l'ad bizzozzo avrebbe incontrato ieri il Cdp senza sbloccare le situazioni. Atlantia sembra orientata a propendere con la scissione di Aglicina: Cassiva (po, overland del suo 88%.

Laura Galvagni — a pag. 16



L'intervista
Boeri: il Covid farà sorgere città arcipelago

Stefano Boeri, architetto e urbanista parla delle città nell'era della pandemia: «Serve un'alleanza con i borghi»

Giorgio Santilli — a pag. 2

SPORT & PANDEMIA

Stadi, il numero di spettatori aumenta a 1.000 per ogni settore

Più tifosi negli stadi e nei palazzetti, ma senza striscioni e bandiere, senza servizi bar. In arrivo le nuove regole che il Governo ha messo a punto per riaprire gli stadi, oggi al vaglio della Conferenza Stato-Regioni. L'impianto sportivo potrà

essere suddiviso in blocchi funzionali: ciascun blocco può essere occupato per il 25% della sua capienza massima e comunque nel rispetto del limite di mille spettatori all'aperto e di 200 spettatori al chiuso.

Marco Mobili — a pag. 9

nova.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Energia pulita, l'eolico galleggiante ha più vantaggi

Elena Conicelli — a pag. 33





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 24 settembre 2020
Anno LXXVI - Numero 264 - € 1,20
S. Pacifico da San Severino Marche

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

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

TREDECINE & CO.

La piovra delle bancarelle

Venditori ambulanti obbligati a pagare mazzette per avere i posti migliori: diciotto arresti. Le indagini puntano in alto: nelle intercettazioni spuntano contatti con ministri e senatori

Il Tempo di Osho

A censurare le statue ci pensa il Parlamento



"Me tiri 'n paio de boxer?"

Storace a pagina 7

... Ci è voluto un venditore ambulante del Bangladesh a scoperciare il «racket delle bancarelle» nella Capitale: soldi in cambio della postazione più strategica e centrale. Dalla denuncia è scaturita un'indagine che ieri ha portato all'arresto di 18 persone e al sequestro preventivo di un milione di euro.

Di Corrado, Magliaro e Ossino alle pagine 2 e 3

Il commento

Tangenti come ai bei tempi. Pure il racket dei bangladini

DI FRANCO BECHIS

Per chi vive a Roma da anni è stato un po' come vedere scoprire l'acqua calda: la procura della capitale ha trovato le prove dell'esistenza di un racket delle bancarelle a Roma, a capo del quale (...)

segue a pagina 3

L'analisi del voto

L'Italia che lavora manda al diavolo i grillini

DI GIANLUIGI PARAGONE

Quando esprime il ministro dello Sviluppo Economico (il triestino Patuanelli) e pure il vice ministro (il milanese Buffagni), ti aspetti come minimo che la parte produttiva dell'Italia sia sensibile. Invece il 2,7 per cento preso dal Movimento Cinquestelle in Veneto (...)

segue a pagina 8

Un paziente su tre deve emigrare fuori regione. Per la Pisana conto da 10 milioni. Malati di cancro costretti a fuggire dal Lazio



... La corsa contro il tempo dei pazienti oncologici nel Lazio è diventata una gara ad ostacoli tra il recupero dei mesi perduti nel lockdown, i nuovi e vecchi ritardi delle reti oncologiche. Un terzo dei pazienti è costretto ad «emigrare» fuori regione, con un costo per la Pisana pari a dieci milioni di euro.

Sbraga a pagina 14

Allagamenti e disagi. Primo acquazzone e la città va in tilt

a pagina 13

Botta e risposta

Quale spartito deve suonare il centrodestra che cambia



Carfagna a pagina 5



la **S** TORACIATA
Toninelli:
«Non abbiamo perso regioni, perché non ne avevamo». E un genio. Farà il ministro, perché lo era

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Il diario

di Maurizio Costanzo



In Malesia è successa una cosa veramente curiosa. Un ragazzo ha perso il suo smartphone. Il ragazzo abita in una casa ai limiti della giungla e, guarda caso, qualche giorno dopo ha ritrovato in terra lo smartphone. Ha capito anche che qualcuno glielo aveva rubato. Infatti, nella memoria dello smartphone, l'uomo ha trovato foto e video di scimmie che si erano fatti dei veri e propri selfie. Si vede anche una scimmia che prova ad addentare lo smartphone. Non mi stupisco che le scimmie si siano fatte dei selfie. Mi stupisco di quanti selfie si facciano gli umani.

Giovedì 24 Settembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 225 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



60° In continuo movimento. Come il mare ci insegna. Genova, 1-6 ottobre 2020. Salone Nautico

Ricolfi: Salvini e Meloni hanno idee diverse, per questo il cdx non riesce a formulare un programma alternativo. Ricciardi a pag. 7

60° In continuo movimento. Come il mare ci insegna. Genova, 1-6 ottobre 2020. Salone Nautico

Italia Oggi QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO. Lo sconto in fattura è anche per i residenti all'estero senza reddito in Italia. Poggiani a pag. 29

Un algoritmo contro l'evasione

L'Agenzia delle entrate sta testando in alcune direzioni regionali un sistema di network analysis in grado di rilevare i comportamenti dei contribuenti a rischio

Il Fisco spia gli schemi elusivi e prevede la propensione all'evasione. E lo fa testando l'intelligenza artificiale, o meglio un algoritmo di network analysis che mette in relazione determinate categorie con determinate caratteristiche. L'annuncio è stato dato da Ernesto Maria Ruffini, direttore dell'Agenzia delle entrate, in un passaggio della sua audizione davanti le commissioni riunite di Camera e Senato.

Il Pd, se avesse potuto, non avrebbe candidato De Luca che ha preso il 69%



di PIERLUIGI MAGNANCI. Un partito non deve trarre indicazioni sulle sue scelte future solo dalle sconfitte elettorali ma anche, e soprattutto, dai suoi successi, specie quando questi sono regionali. Cioè: più vanti ed importanti di un risultato comunale anche in una grande città e quindi più espressivi di un trend che può essere facilmente trasferibile a livello nazionale. Se fa questa analisi senza paracocchi e senza reticenze o incomprensibili deviazioni, il partito nazionale (di maggioranza o di opposizione) può così scoprire quali sono i temi da cavalcare, quali da modificare e quali da lasciar perdere.

DIRITTO & ROVESCIO. Erdogan, pur facendo parte della Nato, non esita a minacciare con le sue navi da guerra la Grecia (che è un paese che fa parte della stessa alleanza militare) per poter fare prospettive petrolifere in una zona che non gli compete in base alle disposizioni internazionali. Per reagire agli atti che gli vengono soprattutto dalla Prussia, Erdogan minaccia di aprire i confini verso la Libia ai tre milioni di profughi (preziosamente arabi e truci, ma non solo) che lui trattiene in Turchia dietro un pagamento di 6 miliardi da parte della Libia. La Braxelles che ora si è affrettata ad intervenire è la stessa che non fa niente per la migrazione dal Nord Africa verso l'Italia. E ciò anche se non c'è dubbio che i migranti affollati in Turchia abbiano quasi automaticamente diritto d'asilo perché, al contrario di migranti prevalentemente economici che approdano a Lampedusa anche con il cognome, essi sono da bombardamenti a tappeto che li rendono profughi senza nemmeno il bisogno di fare l'istruttoria.

SU WWW.ITALIAOGGI.IT. Di Agosto - Il dossier del Senato Ambiente - Il ddl terra mia 110% - La risposta sui residenti esteri

SINDACO DI BOLOGNA. Merola chiede subito l'assise Pd per prepararsi alle elezioni 2023. Valentini a pag. 5

Ranocchi software. Il modo migliore per predire il futuro è inventarlo. Alan Kay. Non smettere di innovare, pensa al tuo futuro. #NoiCiSiamo. Trova il Partner più vicino: Programmi per Commercialisti e Consulenti del Lavoro, Gestionali per Piccole, Medie e Grandi Aziende, Soluzioni Sistemiche open source.

Ranocchi | tel. 0721 22920 | www.ranocchi.it



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 24 settembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Condannato per l'omicidio di Roberta Ragusa

**«Vuoi sposarmi?»
Logli, nozze in carcere
con l'ex amante**

Baroni a pagina 19



A Firenze festa per l'elezione

**Lavoro e rifiuti
Per Giani è già
l'ora delle scelte**

Caroppo e Fichera alle pag. 14 e 15

ristora
INSTANT DRINKS

Migranti, la Ue si rimangia la parola

Nessun obbligo per i partner. Viene introdotto un contributo economico ma clandestini e rifugiati restano in carico al paese di arrivo. Ancora tensioni dopo il voto. Salvini nel mirino degli alleati. Caos nei Cinque stelle. Il ritorno di Grillo: «Non credo nel Parlamento»

Servizi a p. 3, 5
e a p. 10

Le regole sull'immigrazione

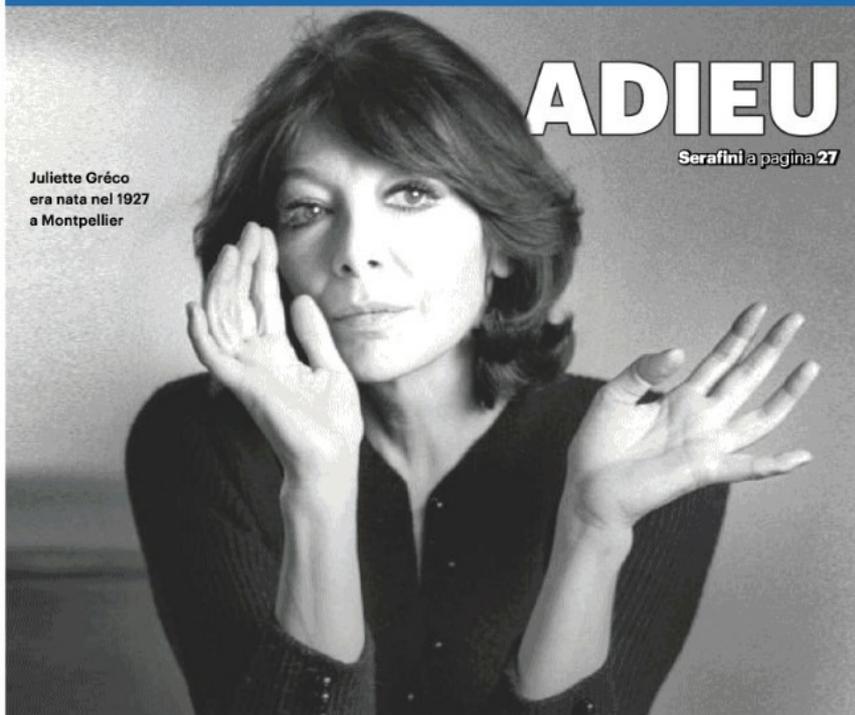
**Così l'Italia
paga il conto
del Recovery**

Raffaele Marmo

Doveva essere l'occasione per il superamento delle trappole del Trattato di Dublino sulla gestione dell'immigrazione. E, invece, il nuovo Patto su asilo e migrazioni, proposto dalla Presidente della Commissione europea, Ursula Von der Leyen, rischia di rivelarsi, nella migliore delle ipotesi, l'ennesimo compromesso al ribasso ai danni dell'Italia. E, dunque, tradursi in un esito gattopardesco per consentire al nostro governo di dire che tutto cambia senza che niente cambi davvero. Ma potrebbe essere anche qualcosa di peggio: una merce di scambio per i miliardi che ci sono stati attribuiti con il Recovery Fund. Una contropartita per quello che incasseremo.

Continua a pagina 2

**L'ICONA DELLA CHANSON, JULIETTE GRÉCO, È MORTA A 93 ANNI
«SONO UN CLOWN, AMO RIDERE». FU LA MUSA DI SCRITTORI E ARTISTI**



Juliette Gréco era nata nel 1927 a Montpellier

Serafini a pagina 27

DALLE CITTÀ

Firenze

**Contagio a scuola
Ma le lezioni
non si fermano
Bufera via chat**

Gullè e Plastina in Cronaca

Firenze

**Stadio Franchi
«Progetto restyling
in sessanta giorni»**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Errori e disguidi
Slitta la nomina
dei prof supplenti**

Servizio in Cronaca



**L'Università per stranieri: Paratici ci ringraziano
Suarez, bufera sull'ateneo
Indaga la procura sportiva**

Servizi alle pagine 6, 8 e 9



**Jesi, incassa 300mila euro e cambia vita
Barbone vince un tesoro
«Cena per chi mi aiutava»**

Ferreri a pagina 21

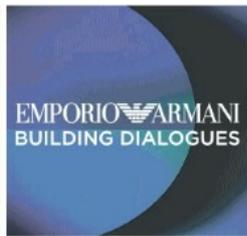
LORENZO SASSOLI DE BIANCHI



LA LUNA ROSSA
romanzo

Uno struggente rapporto padre-figlio si trasforma in una incantevole storia di riscatto.

PREFAZIONE DI RENZO ARDRE



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 226

Giovedì 24 settembre 2020



Oggi con *Salute*

In Italia € 2,00

Governo, il nuovo fronte è la riforma elettorale

Dopo la vittoria del Sì al referendum, subito rinviato l'esame della legge. Nel Pd torna la voglia di maggioritario Grillo shock: meglio tirare a sorte i parlamentari. Battaglia nei 5S: Crimi diserta l'assemblea, attacco a Casaleggio

La nuova grana del premier Conte è la riforma della legge elettorale, sui cui la maggioranza non trova un accordo. Allarme ai confini per il record di contagi in Francia: bar e ristoranti chiusi nel Sud del Paese.
di Bocci, Ceccarelli, Cuzzocrea Foschini, Ginori, Lauria e Milella
● alle pagine 2, 3, 4, 12 e 13

Il commento

Gli acrobati delle debolezze

di Carlo Galli

Benché le elezioni siano terminate in pareggio, benché sia stata rallentata l'avanzata delle destre, il sistema politico non ha acquistato solidità. Evitata la spallata, il terremoto, restano profonde fessurazioni che minano gli apparenti equilibri. Siamo lontani da una situazione di stabilità competitiva sul modello Dc-Pci, dal loro duro braccio di ferro misurato sui risultati elettorali. Ora dietro ai risultati ci sono problemi, non forze. Il dato fondamentale è la scomparsa tendenziale del M5S.
● a pagina 27

I Paesi che rifiutano l'accoglienza dovranno farsi carico dei rimpatri



▲ Bruxelles Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea, alla presentazione del patto

Migranti, dalla Ue un aiuto a Roma

Processo Gregoretti

Il giudice di Salvini "Non sono Palamara"

di Alessandra Ziniti
● a pagina 8

Il nuovo Patto per le migrazioni della Commissione europea prevede un meccanismo di solidarietà obbligatorio verso i Paesi sotto pressione e scatterà in modo automatico per i migranti salvati in mare.
di Ciriaco e D'Argenio
● a pagina 11 con un commento di **Bonanni** ● a pagina 26

Longform sul sito

Così fu cancellata la pietà del mare

di Carlo Bonini, Laura Pertici e Giorgio Ruta

Morta a 93 anni

Juliette Gréco Parigi piange la dea della musica



di Anna Bandettini
● a pagina 32

Il club: nessuna pressione

"La Juve ha fretta Interesse di Paratici sull'esame a Suarez"

A Perugia emergono nuovi particolari sull'inchiesta che coinvolge l'università per gli stranieri. I docenti intercettati sul caso Suarez tirano in ballo la Juventus: «A Torino ci chiedono di fare in fretta e si sta interessando anche Paratici». Il club bianconero smentisce: «Nessuna pressione». Le carte delle indagini sono state richieste anche dalla giustizia sportiva.
di Brera e Tonacci
● alle pagine 16 e 17

Mappamondi

Ischinger "Ora i populisti sono più deboli"

di Tonia Mastrobuoni



● a pagina 15

Amy Barrett bandiera cattolica per la Corte Usa

di Federico Rampini



● a pagina 14

Oggi e domani



Su Salute le cure del cuore



Sul Venerdì vita da infermieri

COLLEZIONE PRIMAVERA ESTATE 2021
EMPORIO ARMANI
BUILDING DIALOGUES
GIOVEDÌ 24 SETTEMBRE 2020 ORE 11:30

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

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

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

con "Brivido Noir" €10,90

NZ



Suarez Intercettazione tra rettori "Mi ha telefonato Paratici"

GUGLIELMO BUCCIERI E GRAZIA LONGO - PP. 10-11



TRE ALBUM DI INEDITI PER FESTEGGIARE

I settant'anni di Renato Zero tra maschere e provocazioni

LUCA DONDONI E MARINELLA VENEGONI - P. 28

ACHILLE LAURO

L'incredibile voce di Renato ha unito e segnato generazioni. Ancora oggi provocatore, icona. Avanguardista, standard di ciò che oggi è la musica.

CONTINUA A PAGINA 25



LA STAMPA



GIOVEDÌ 24 SETTEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 SALUTE ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) | ANNO 154 | N. 262 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1, COMMA 1, DGB-TO | www.lastampa.it | GNN

INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO CHE ESULTA PER IL REFERENDUM: RIFORMA STORICA. POI APRE ALLO IUS CULTURAE: NE DISCUTEREMO IN PARLAMENTO

Conte: niente rimpasto, ora giù le tasse

"Avanti con l'alleanza M5S-Pd, subito nuova legge elettorale. Col Recovery battuto il sovranismo di Salvini. A dicembre il super-cashback"

MASSIMO GIANNINI

«Adesso però non cominciamo con il tormentone sul rimpasto...». Alle dieci della sera, tra una riunione e l'altra, il presidente del Consiglio Giuseppe Conte si prende una pausa. È al telefono, dal suo ufficio di Palazzo Chigi, parla a tutto campo del dopo-elezioni. Un voto che poteva cambiare il corso della legislatura, e invece l'ha blindata. Un voto che poteva interrompere la sua avventura da premier, e invece l'ha allungata. Ma adesso che Di Maio ha vinto il referendum e Zingaretti ha vinto le regionali, al governo si richiede un cambio di passo. Ma anche di squadra? Conte piazza subito il suo primo paletto: «Mi dispiace deluderla, ma il rimpasto è una formula logora che rinvia all'esperienza dei governi del passato e di cui non avverto nessuna nostalgia. Ho una squadra che sta lavorando con concentrazione ed efficienza e mi ritengo pienamente soddisfatto. E in ogni caso le do un'altra notizia: nessuna forza politica me lo ha chiesto...»

Dunque, avanti così fino al traguardo del 2023, che vedrà l'Italia impegnata nella riforma fiscale. «Le do una notizia; la vareremo entro dicembre». E poi ci toccherà il Recovery Fund. Chiedo al premier: non ci stiamo illudendo troppo sulle mani tese dell'Unione? Guardi quello che succede sui migranti, dove Von Der Leyen annuncia un piano in cui si parla di solidarietà, ma poi non si impone nessun vincolo sui ricollocamenti obbligatori. Conte lo ammette: «Diciamo la verità, la proposta appena formalizzata è un primo passo verso il superamento degli accordi di Dublino, ma non basta. Continueremo a lavorare nei consessi europei per attivare quei meccanismi efficaci di rimpatrio e ricollocamento obbligatorio che ci stanno più a cuore».

CONTINUA ALLA PAGINA 2 E 3



Il premier Giuseppe Conte

M5S A PEZZI. CRIMI: IO CAPRO ESPRATORIO

Di Battista rilancia "Congresso vero non accetto farse"

ILARIO LOMBARDO

Di Battista ha intuito quale potrebbe essere la trappola che ha in mente Di Maio. E sta affinando la strategia per ritornare in scena da protagonista. Negli ultimi giorni ha sondato molti grillini: «Ho capito quale è il giochetto. Vogliono arrivare agli Stati Generali con tutto già pronto». - P. 4 ALTRI SERVIZI - PP. 4-7

I DIRITTI

Storia di Nasrin l'attivista iraniana che dà la vita per i dissidenti

FRANCESCA PACI



Nasrin Sotoudeh, 57 anni

Dopo Ebru Timitik, la avvocatessa curda morta dopo 238 giorni di sciopero della fame, a rischiare la vita è l'attivista Sotoudeh, che non mangia da due mesi per protestare contro il trattamento dei detenuti politici in Iran. - P. 17

L'EUROPA E I PROFUGHI

Migranti, scontro sul piano di Bruxelles. Scoppia il caso Alan Kurdi



La Alan Kurdi con 125 migranti a bordo sta facendo rotta verso il porto di Marsiglia

WALTER GRIGNETTI - P. 8

LA VERA PRIORITÀ È L'ACCOGLIENZA

LUIGI MANCONI

Il nuovo Patto su asilo e migrazione della Commissione Ue muove da un'affermazione cruciale sotto il profilo ideologico e simbolico.

CONTINUA A PAGINA 25

La commissaria Ue: vogliamo più rimpatri

INTERVISTA DI BRESOLIN - P. 9

LA LITE CON LA BERLINGUER A "CARTABIANCA" MAURO CORONA LA GALLINA DI OGGI E L'ODIO DI DOMANI

CATERINA SOFFICI

Ci risiamo. E ancora baruffa tra Mauro Corona e Bianca Berlinguer. Lo invitano apposta, direte. Ma questa volta è andato veramente oltre. Trascrizione del battibecco: «Senta Bianchina, se lei mi vuole qui tutta la stagione mi fa dire le cose, se no la mando in malora e me ne vado».

CONTINUA A PAGINA 25

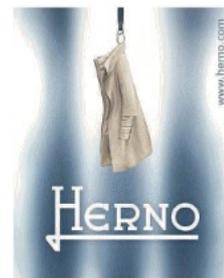
BUONGIORNO

Quando è capitato di sostenere che il taglio dei parlamentari non è una riforma pericolosa in sé, ma pericolosa in loro, nei Cinque Stelle, nel culto della devastazione di cui sono i sacerdoti, e nella stagione di ulteriori riforme che promettono di aprire, non si pensava di avere indicazioni tanto sollecite e accurate. Le ha fornite ieri Beppe Grillo in un'amichevole chiacchierata col volenteroso alleato del Pd, nella circostanza David Sassoli. Il quale è presidente del Parlamento europeo, la chiacchierata si è tenuta nella sede del Parlamento europeo e il Grillo ha detto di non credere più nel Parlamento. Non quello europeo in particolare, non ci crede in generale. Domenica è andato a votare con la matita dietro la cabina e gli sembrava di stare nelle caverne: le magnifiche sorti dell'umanità risiedono nel web, e sarà il web a liberarci dal gioco

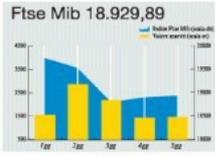
La pazza gioia

MATTIA FELTRI

del passato. «Non credo più in una rappresentanza parlamentare, credo nella democrazia diretta fatta dai cittadini col referendum». Non certo dei referendum con matita e cabina, ma un referendum a settimana su piattaforme come la Rousseau, noi l'abbiamo, ha detto Grillo, funziona benissimo. Trasparente come un cristallo, bisognerebbe aggiungere. Dunque si chiude il Parlamento e una volta a settimana si va su Rousseau, e si risponde a domande tipo volete reintrodurre la pena di morte? Volete espellere tutti gli immigrati? Ha qualche utilità la libertà d'espressione? Risapriamo un paio di lager qua e là? Io francamente non vedo l'ora, anche perché Grillo ha aggiunto che serve recuperare senso dell'umorismo. E le ultime percentuali dei Cinque Stelle un po' di buonumore lo restituiscono.



Advertisement for Macallan whisky. Text: IMPORTANTE E SERIA ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA. Barolo | Brunello Barbaresco | Whisky Macallan | Samaroli Champagne. 349 499 84 89. www.feltrimattia.com



BORSA +0,18% 1€ = \$1,1692

BORSE ESTERE

| | | |
|-----------|--------|---|
| Dow Jones | 26.851 | ▲ |
| Nasdaq | 10.698 | ▼ |
| S&P 500 | 3.825 | ▼ |
| Hong Kong | 32.348 | ▼ |
| Francfort | 12.842 | ▲ |
| Zurigo | 10.330 | ▲ |
| Londra | 8.800 | ▼ |
| Parigi | 4.926 | ▼ |

VALUTE

| | | |
|--------------|--------|---|
| Euro-Dollaro | 1,1692 | ▼ |
| Euro-Dollaro | 1,1692 | ▼ |
| Euro-Dollaro | 1,1692 | ▼ |

Diasorin al lavoro per aprire il primo sito produttivo in Cina

Il gruppo italiano della diagnostica allarga al distretto di Shanghai la joint venture nel Paese asiatico

Brustia a pagina 17



Da Blumarine a Fendi, Milano torna in passerella

Con 22 sfilate fisiche e 156 appuntamenti la moda guarda avanti

servizi in MF Fashion

Anno XXXI n. 189
Giovedì 24 Settembre 2020
€2,00 *Classeditori*



Copyright Magazine for Fashion s.r.l. - Via S. Elisabetta 102 - I - 20121 - Milano - Tel. 02/58001111 - Fax 02/58001112 - E-mail: info@capital.it - Web: www.capital.it - Pagine: 120 - Anno: XXXI - N. 189 - Periodico - Distribuzione: 100%

FINE DI UN MITO LA GERMANIA VARA UNA MANOVRA 2021 TUTTA IN DEFICIT DA 96 MILIARDI

Il debito non è più una colpa

Svolta storica di Berlino: per paura della recessione pareggio di bilancio sospeso fino al 2024

Anche l'Italia va a ruota libera: tassi al minimo storico per i Btp a 30 anni. Mes più lontano

E i partiti chiedono di non computare i prestiti del Recovery Fund. Lo spread scende lo stesso

ITALIA INFRASTRUTTURE, IL GOVERNO AVVIA (FINALMENTE) LA SPA SBLOCCA-CANTIERI

DA ENI A EXXON-MOBIL
I giganti del petrolio corrono a fare cassa: in vendita asset per 100 miliardi \$

EDIZIONE 2020
Milano Finanza Digital Week
al via dal 29 settembre

IL RISIKO DEL CREDITO
Con Mps in stallo sulla manleva, per Unicredit c'è la carta Banco

ASSOCIAZIONE **la Nostra Famiglia**

Ci prendiamo CURA e li #PROTEGGIAMO

Per La Nostra Famiglia ogni bambino è importante

Per ogni bambino è importante il tuo 5x1000

Ecco come fare nella dichiarazione dei redditi

Dal 1946 ci prendiamo cura di bambini con disabilità e problemi dello sviluppo.

Ogni anno più di **30.000 famiglie** si rivolgono ai nostri **28 Centri** in Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Campania e Puglia.

Ora abbiamo bisogno del tuo aiuto per **CURARE PROTEGGENDO** bambini ed operatori sanitari.

Il tuo aiuto: il tuo 5x1000. Non ti costa nulla, ma per noi vale moltissimo

00307430132
LaNostraFamiglia.it

GRUPPO



Assoporti e UIR alla 15a CILF di Shenzhen (Cina)

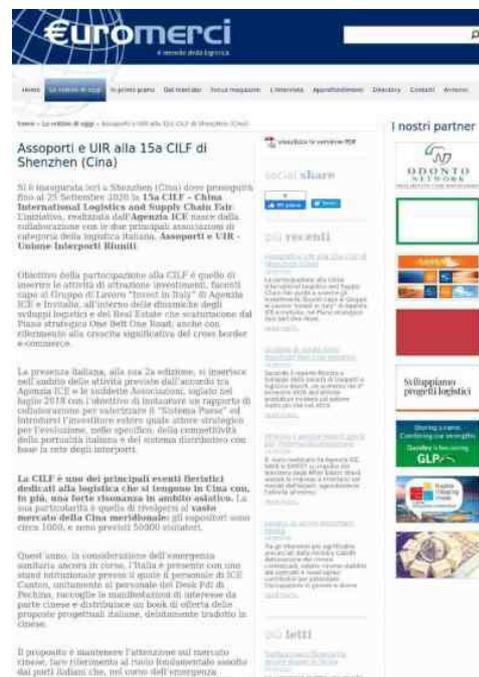
Si è inaugurata ieri a Shenzhen (Cina) dove proseguirà fino al 25 Settembre 2020 la 15a CILF China International Logistics and Supply Chain Fair.

L'iniziativa, realizzata dall'Agenzia ICE nasce dalla collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, **Assoporti** e UIR Unione Interporti Riuniti. Obiettivo della partecipazione alla CILF è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al Gruppo di Lavoro Invest in Italy di Agenzia ICE e Invitalia, all'interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del Real Estate che scaturiscono dal Piano strategico One Belt One Road, anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce.

La presenza italiana, alla sua 2a edizione, si inserisce nell'ambito delle attività previste dall'accordo tra Agenzia ICE e le suddette Associazioni, siglato nel luglio 2018 con l'obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il Sistema Paese ed introdurvi l'investitore estero quale attore strategico per l'evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti.

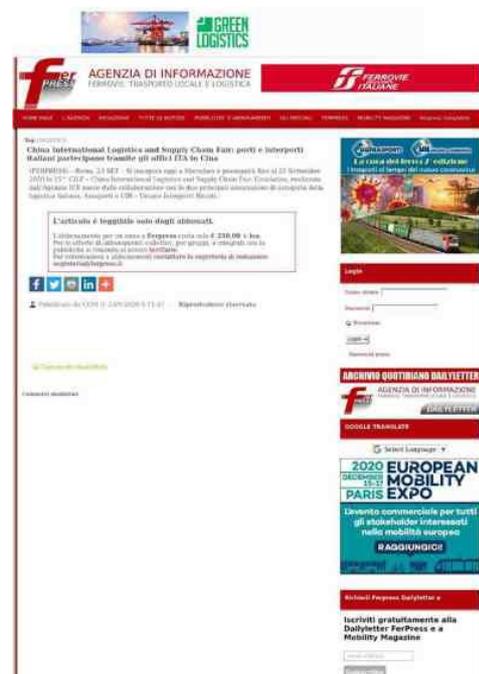
La CILF è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina con, in più, una forte risonanza in ambito asiatico. Quest'anno, in considerazione dell'emergenza sanitaria ancora in corso, l'Italia è presente con uno stand istituzionale presso il quale il personale di ICE Canton, unitamente al personale del Desk Fdi di Pechino, raccoglie le manifestazioni di interesse da parte cinese e distribuisce un book di offerta delle proposte progettuali italiane, debitamente tradotto in cinese. Il proposito è mantenere l'attenzione sul mercato cinese, fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani che, nel corso dell'emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e puntare, anche con il supporto di parte cinese, ad uno sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all'innovazione tecnologica: sono queste le chiavi per lo sviluppo e la crescita internazionale del sistema portuale italiano. L'Agenzia ICE, unitamente al Desk Fdi di Pechino, ha inoltre coordinato la presenza al World Port Chain Strategy Forum con una presentazione dal titolo Presentation of the Italian Ports and Interports Offer.

La sua particolarità è quella di rivolgersi al vasto mercato della Cina meridionale: gli espositori sono circa 1000, e sono previsti 50000 visitatori. Quest'anno, in considerazione dell'emergenza sanitaria ancora in corso, l'Italia è presente con uno stand istituzionale presso il quale il personale di ICE Canton, unitamente al personale del Desk Fdi di Pechino, raccoglie le manifestazioni di interesse da parte cinese e distribuisce un book di offerta delle proposte progettuali italiane, debitamente tradotto in cinese. Il proposito è mantenere l'attenzione sul mercato cinese, fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani che, nel corso dell'emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e puntare, anche con il supporto di parte cinese, ad uno sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all'innovazione tecnologica: sono queste le chiavi per lo sviluppo e la crescita internazionale del sistema portuale italiano. L'Agenzia ICE, unitamente al Desk Fdi di Pechino, ha inoltre coordinato la presenza al World Port Chain Strategy Forum con una presentazione dal titolo Presentation of the Italian Ports and Interports Offer.



China International Logistics and Supply Chain Fair: porti e interporti italiani partecipano tramite gli uffici ITA in Cina

(FERPRESS) Roma, 23 SET Si inaugura oggi a Shenzhen e proseguirà fino al 25 Settembre 2020 la 15^a CILF China International Logistics and Supply Chain Fair. L'iniziativa, realizzata dall'Agenzia ICE nasce dalla collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, **Assoporti** e UIR Unione Interporti Riuniti. Obiettivo della partecipazione alla CILF è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al Gruppo di Lavoro Invest in Italy di Agenzia ICE e Invitalia, all'interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del Real Estate che scaturiscono dal Piano strategico One Belt One Road, anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce. La presenza italiana, alla sua 2^a edizione, si inserisce nell'ambito delle attività previste dall'accordo tra Agenzia ICE e le suddette Associazioni, siglato nel luglio 2018 con l'obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il Sistema Paese ed introdurre l'investitore estero quale attore strategico per l'evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti. La CILF è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina con, in più, una forte risonanza in ambito asiatico. La sua particolarità è quella di rivolgersi al vasto mercato della Cina meridionale: quest'anno gli espositori saranno circa 1000, e sono previsti 50000 visitatori. Quest'anno, in considerazione dell'emergenza sanitaria ancora in corso, l'Italia sarà presente con uno stand istituzionale presso il quale il personale di ICE Canton, unitamente al personale del Desk Fdi di Pechino, raccoglierà le manifestazioni di interesse da parte cinese e distribuirà un book di offerta delle proposte progettuali italiane, debitamente tradotto in cinese. Il proposito è mantenere l'attenzione sul mercato cinese, fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani che, nel corso dell'emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e puntare, anche con il supporto di parte cinese, ad uno sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all'innovazione tecnologica: sono queste le chiavi per lo sviluppo e la crescita internazionale del sistema portuale italiano. L'Agenzia ICE, unitamente al Desk Fdi di Pechino, ha inoltre coordinato la presenza al World Port Chain Strategy Forum con una presentazione dal titolo Presentation of the Italian Ports and Interports Offer. Il nostro paese può contare su 16 Autorità di sistema portuale e 24 Interporti, entrambi nodi fondamentali per quanto concerne le modalità di trasporto degli scambi commerciali italiani di beni. Per quanto riguarda l'annualità 2018: in volumi: il 57,4% dell'import avviene via mare ed il 22,9% via strada (elaborazioni RAM su dati Bankitalia, Eurostat 2018); il mare rimane una modalità di scambio prevalente per molte aree geografiche sia in import che in export. Ciò è dimostrato anche dal fatto che gli scali italiani, per la loro posizione geografica e per la loro dotazione logistica, ospitano rotte interessate a Medio ed Estremo Oriente, tra cui la Cina. L'Italia infatti è uno snodo strategico per la BRI, iniziativa che ha portato a siglare 29 accordi tra Italia e Cina, per un valore stimato di 2,5 miliardi di euro (SRM 2019).



Assoporti: Partecipazione italiana alla fiera CILF di Shenzhen (23-25 Set 2020)

Si inaugurerà il giorno 23 Settembre 2020 a Shenzhen dove proseguirà fino al 25 Settembre 2020 la 15^a CILF - China International Logistics and Supply Chain Fair. L' iniziativa, realizzata dall' Agenzia ICE nasce dalla collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, **Assoporti** e UIR - Unione Interporti Riuniti. Obiettivo della partecipazione alla CILF è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al Gruppo di Lavoro 'Invest in Italy' di Agenzia ICE e Invitalia, all' interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del Real Estate che scaturiscono dal Piano strategico One Belt One Road, anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce. La presenza italiana, alla sua 2^a edizione, si inserisce nell' ambito delle attività previste dall' accordo tra Agenzia ICE e le suddette Associazioni, siglato nel luglio 2018 con l' obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il 'Sistema Paese' ed introdurre l' investitore estero quale attore strategico per l' evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti. La CILF è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina con, in più, una forte risonanza in ambito asiatico. La sua particolarità è quella di rivolgersi al vasto mercato della Cina meridionale: quest' anno gli espositori saranno circa 1000, e sono previsti 50000 visitatori. Quest' anno, in considerazione dell' emergenza sanitaria ancora in corso, l' Italia sarà presente con uno stand istituzionale presso il quale il personale di ICE Canton, unitamente al personale del Desk Fdi di Pechino, raccoglierà le manifestazioni di interesse da parte cinese e distribuirà un book di offerta delle proposte progettuali italiane, debitamente tradotto in cinese. Il proposito è mantenere l' attenzione sul mercato cinese, fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani che, nel corso dell' emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e puntare, anche con il supporto di parte cinese, ad uno sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all' innovazione tecnologica: sono queste le chiavi per lo sviluppo e la crescita internazionale del sistema portuale italiano. L' Agenzia ICE, unitamente al Desk Fdi di Pechino, ha inoltre coordinato la presenza al World Port Chain Strategy Forum con una presentazione dal titolo 'Presentation of the Italian Ports and Interports Offer'. Il nostro paese può contare su 16 Autorità di sistema portuale e 24 Interporti, entrambi nodi fondamentali per quanto concerne le modalità di trasporto degli scambi commerciali italiani di beni. Per quanto riguarda l' annualità 2018: - in volumi: il 57,4% dell' import avviene via mare ed il 22,9% via strada (elaborazioni RAM su dati Bankitalia, Eurostat 2018); il mare rimane una modalità di scambio prevalente per molte aree geografiche sia in import che in export. Ciò è dimostrato anche dal fatto che gli scali italiani, per la loro posizione geografica e per la loro dotazione logistica, ospitano rotte interessate a Medio ed Estremo Oriente, tra cui la Cina. L' Italia infatti è uno snodo strategico per la BRI, iniziativa che ha portato a siglare 29 accordi tra Italia e Cina, per un valore stimato di 2,5 miliardi di euro (SRM 2019).



Partecipazione italiana alla China International Logistics and Supply Chain Fair di Shenzhen

Iniziativa dell' Agenzia ICE in collaborazione con **Assoport** e Unione Interporti Riuniti Oggi a Shenzhen è stata inaugurata la quindicesima edizione della CILF - China International Logistics and Supply Chain Fair a cui partecipa una delegazione italiana su iniziativa dell' Agenzia ICE in collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, l' Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**) e l' Unione Interporti Riuniti (UIR). Obiettivo della partecipazione italiana alla CILF è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al gruppo di lavoro "Invest in Italy" di Agenzia ICE e Invitalia, all' interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del real estate che scaturiscono dal piano strategico One Belt One Road, anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce. La presenza italiana, alla sua seconda edizione, si inserisce nell' ambito delle attività previste dall' accordo tra Agenzia ICE e **Assoport** e UIR siglato nel luglio 2018 con l' obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il "Sistema Paese" ed introdurvi l' investitore estero quale attore strategico per l' evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti. La CILF è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina con, in più, una forte risonanza in ambito asiatico. La sua particolarità è quella di rivolgersi al vasto mercato della Cina meridionale. Quest' anno gli espositori saranno circa mille, e sono previsti 50mila visitatori. Alla CILF, in considerazione dell' emergenza sanitaria ancora in corso, l' Italia è presente con uno stand istituzionale presso il quale il personale di ICE Canton, unitamente al personale del Desk Fdi di Pechino, raccoglierà le manifestazioni di interesse da parte cinese e distribuirà un book di offerta delle proposte progettuali italiane tradotto in cinese. Il proposito è mantenere l' attenzione sul mercato cinese, fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani che, nel corso dell' emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e puntare, anche con il supporto di parte cinese, ad uno sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all' innovazione tecnologica.



Informazioni Marittime

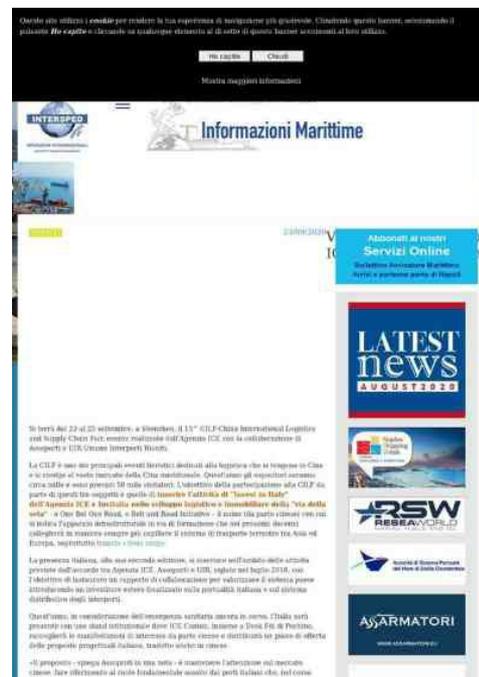
Primo Piano

Via della seta, Assoport, UIR e Agenzia ICE volano a Shenzhen

Dal 23 al 25 settembre parteciperanno all' evento da mille espositori "China International Logistics and Supply Chain Fair". Obiettivo: promuovere e potenziare gli investimenti italiani lungo la grande rete terrestre tra Asia ed Europa

Si terrà dal 23 al 25 settembre, a Shenzhen, il 15^a CILF-China International Logistics and Supply Chain Fair, evento realizzato dall' Agenzia ICE con la collaborazione di **Assoport** e UIR-Unione Interporti Riuniti. La CILF è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina e si rivolge al vasto mercato della Cina meridionale. Quest' anno gli espositori saranno circa mille e sono previsti 50 mila visitatori. L' obiettivo della partecipazione alla CILF da parte di questi tre soggetti è quello di inserire l' attività di "Invest in Italy" dell' Agenzia ICE e Invitalia nello sviluppo logistico e immobiliare della "via della seta" - o One Belt One Road, o Belt and Road Initiative - il nome (da parte cinese) con cui si indica l' apparato infrastrutturale in via di formazione che nei prossimi decenni collegherà in maniera sempre più capillare il sistema di trasporto terrestre tra Asia ed Europa, soprattutto tramite i treni cargo . La presenza italiana, alla sua seconda edizione, si inserisce nell' ambito delle attività previste dall' accordo tra Agenzia ICE, **Assoport** e UIR, siglato nel luglio 2018, con l' obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il sistema paese introducendo un investitore estero focalizzato sulla portualità italiana e sul sistema distributivo degli interporti. Quest' anno, in considerazione dell' emergenza sanitaria ancora in corso, l' Italia sarà presente con uno stand istituzionale dove ICE Canton, insieme a Desk Fdi di Pechino, raccoglierà le manifestazioni di interesse da parte cinese e distribuirà un piano di offerta delle proposte progettuali italiane, tradotto anche in cinese. «Il proposito - spiega Assoport in una nota - è mantenere l' attenzione sul mercato cinese, fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani che, nel corso dell' emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e puntare, anche con il supporto di parte cinese, ad uno sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all' innovazione tecnologica: sono queste le chiavi per lo sviluppo e la crescita internazionale del sistema portuale italiano». L' Agenzia ICE, tra l' altro, insieme al Desk Fdi di Pechino, ha partecipato al World Port Chain Strategy Forum con una presentazione dal titolo "Presentation of the Italian Ports and Interports Offer". Il palcoscenico di Shenzhen permetterà alle 16 Autorità di sistema portuale italiane, e ai 24 interporti del territorio, un' offerta logistica in questi termini (anno 2018). Il 57,4 per cento dell' import avviene via mare, il 22,9 per cento via strada (elaborazioni RAM su dati Bankitalia, Eurostat 2018); il mare rimane una modalità di scambio prevalente per molte aree geografiche sia in import che in export. L' Italia è uno snodo strategico per la Belt and Road Initiative, iniziativa che ha portato a siglare 29 accordi tra Italia e Cina, per un valore stimato di 2,5 miliardi di euro (SRM 2019).

- credito immagine in alto.



La China International Logistics and Supply Chain Fair

L'Italia è uno snodo strategico per la Belt and road initiative

Redazione

ROMA Si inaugura oggi a Shenzhen la XV edizione della China International Logistics and Supply Chain Fair (Cilf), iniziativa realizzata dall'Agenzia ICE nata dalla collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, **Assoport** e Uir (Unione interporti riuniti). Attraverso la partecipazione all'evento, si cercherà di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al Gruppo di Lavoro Invest in Italy di Agenzia ICE e Invitalia, all'interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del Real Estate che scaturiscono dal Piano strategico One Belt One Road, anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce. Per il secondo anno parteciperà la delegazione italiana, presenza che si inserisce nell'ambito delle attività previste dall'accordo tra Agenzia ICE e le suddette Associazioni, siglato nel Luglio 2018 con l'obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il Sistema Paese ed introdurvi l'investitore estero quale attore strategico per l'evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti. La China International Logistics and Supply Chain Fair è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina con, in più, una forte risonanza in ambito asiatico. La sua particolarità è quella di rivolgersi al vasto mercato della Cina meridionale: quest'anno gli espositori saranno circa 1000, e sono previsti 50000 visitatori. Vista l'emergenza Covid, ancora in corso, l'Italia sarà presente con uno stand istituzionale dove il personale di ICE Canton e il personale del Desk Fdi di Pechino, raccoglieranno le manifestazioni di interesse da parte cinese distribuendo un book di offerta delle proposte progettuali italiane, debitamente tradotto in cinese. Obiettivo della partecipazione del nostro Paese all'iniziativa è quello di mantenere l'attenzione sul mercato cinese, fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani che, nel corso dell'emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e puntare, anche con il supporto di parte cinese, ad uno sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all'innovazione tecnologica. Questi gli aspetti su cui puntare per lo sviluppo e la crescita internazionale del sistema portuale italiano. Con le 16 Autorità di Sistema portuale e 24 interporti, nel 2018 il 57,4% dell'import è avvenuto via mare ed il 22,9% via strada. Il mare rimane dunque una modalità di scambio prevalente per molte aree geografiche sia in import che in export. Ciò è dimostrato anche dal fatto che gli scali italiani, per la loro posizione geografica e per la loro dotazione logistica, ospitano rotte interessate a Medio ed Estremo Oriente, tra cui la Cina. L'Italia infatti è uno snodo strategico per la BRI, iniziativa che ha portato a siglare 29 accordi tra Italia e Cina, per un valore stimato di 2,5 miliardi di euro.



Partecipazione italiana alla fiera CILF di Shenzhen

Si inaugurerà il giorno 23 Settembre 2020 a Shenzhen dove proseguirà fino al 25 Settembre 2020 la 15^a CILF - China International Logistics and Supply Chain Fair . L' iniziativa, realizzata dall 'Agenzia ICE nasce dalla collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, **Assoport** e UIR - Unione Interporti Riuniti . Obiettivo della partecipazione alla CILF è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al Gruppo di Lavoro "Invest in Italy" di Agenzia ICE e Invitalia, all' interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del Real Estate che scaturiscono dal Piano strategico One Belt One Road, anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce. La presenza italiana, alla sua 2^a edizione, si inserisce nell' ambito delle attività previste dall' accordo tra Agenzia ICE e le suddette Associazioni, siglato nel luglio 2018 con l' obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il "Sistema Paese" ed introdurvi l' investitore estero quale attore strategico per l' evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti. La CILF è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina con, in più, una forte risonanza in ambito asiatico. La sua particolarità è quella di rivolgersi al vasto mercato della Cina meridionale: quest' anno gli espositori saranno circa 1000, e sono previsti 50000 visitatori. Quest' anno, in considerazione dell' emergenza sanitaria ancora in corso, l' Italia sarà presente con uno stand istituzionale presso il quale il personale di ICE Canton, unitamente al personale del Desk Fdi di Pechino, raccoglierà le manifestazioni di interesse da parte cinese e distribuirà un book di offerta delle proposte progettuali italiane, debitamente tradotto in cinese. Il proposito è mantenere l' attenzione sul mercato cinese, fare riferimento al ruolo fondamentale assolto dai porti italiani che, nel corso dell'emergenza sanitaria, hanno garantito la continuità della filiera logistica e puntare, anche con il supporto di parte cinese, ad uno sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all' innovazione tecnologica: sono queste le chiavi per lo sviluppo e la crescita internazionale del sistema portuale italiano. L' Agenzia ICE, unitamente al Desk Fdi di Pechino, ha inoltre coordinato la presenza al World Port Chain Strategy Forum con una presentazione dal titolo "Presentation of the Italian Ports and Interports Offer". Il nostro paese può contare su 16 Autorità di sistema portuale e 24 Interporti, entrambi nodi fondamentali per quanto concerne le modalità di trasporto degli scambi commerciali italiani di beni. Per quanto riguarda l' annualità 2018: - in volumi: il 57,4% dell' import avviene via mare ed il 22,9% via strada (elaborazioni RAM su dati Bankitalia, Eurostat 2018); il mare rimane una modalità di scambio prevalente per molte aree geografiche sia in import che in export. Ciò è dimostrato anche dal fatto che gli scali italiani, per la loro posizione geografica e per la loro dotazione logistica, ospitano rotte interessate a Medio ed Estremo Oriente, tra cui la Cina. L' Italia infatti è uno snodo strategico per la BRI, iniziativa che ha portato a siglare 29 accordi tra Italia e Cina, per un valore stimato di 2,5 miliardi di euro (SRM 2019).



Shenzhen, al via kermesse logistica CILF. Assoportori e UIR presenti

Shenzhen - E' stata inaugurata oggi a Shenzhen la quindicesima edizione della CILF - China International Logistics and Supply Chain Fair a cui partecipa una delegazione italiana su iniziativa dell' Agenzia ICE in collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, l' associazione dei porti italiani Assoportori) e l' Unione Interporti Riuniti (UIR). Obiettivo della partecipazione italiana alla CILF è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al gruppo di lavoro 'Invest in Italy' di Agenzia ICE e Invitalia , all' interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del real estate che scaturiscono dal piano strategico One Belt One Road , anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce. La presenza italiana, alla sua seconda edizione, si inserisce nell' ambito delle attività previste dall' accordo tra Agenzia ICE e Assoportori e UIR siglato nel luglio 2018 con l' obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il ' Sistema Paese ' ed introdurvi l' investitore estero quale attore strategico per l' evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti. La CILF è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina con, in più, una forte risonanza in ambito asiatico. La sua particolarità è quella di rivolgersi al vasto mercato della Cina meridionale. Quest' anno gli espositori saranno circa mille, e sono previsti 50 mila visitatori. (Nella foto: un' immagine della 14° edizione della CILF)

Shenzhen, al via kermesse logistica CILF. Assoportori e UIR presenti

23 SETTEMBRE 2020 - Inclusion



Shenzhen - E' stata inaugurata oggi a Shenzhen la quindicesima edizione della CILF - China International Logistics and Supply Chain Fair a cui partecipa una delegazione italiana su iniziativa dell' Agenzia ICE in collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, l' associazione dei porti italiani Assoportori) e l' Unione Interporti Riuniti (UIR). Obiettivo della partecipazione italiana alla CILF è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al gruppo di lavoro 'Invest in Italy' di Agenzia ICE e Invitalia , all' interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del real estate che scaturiscono dal piano strategico One Belt One Road , anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce.

La presenza italiana, alla sua seconda edizione, si inserisce nell' ambito delle attività previste dall' accordo tra Agenzia ICE e Assoportori e UIR siglato nel luglio 2018 con l' obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il ' Sistema Paese ' ed introdurvi l' investitore estero quale attore strategico per l' evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti.

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

Shipping Italy

Primo Piano

Porti e interporti italiani in mostra alla China International Logistics and Supply Chain Fair

L'associazione dei porti italiani **Assoporti** ha fatto sapere che oggi 23 Settembre è stata inaugurata a Shenzhen, dove proseguirà fino al 25, la 15ma China International Logistics and Supply Chain Fair (Cilf). L'iniziativa, realizzata dall'Agenzia Ice, nasce dalla collaborazione con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, **Assoporti** e Uir - Unione Interporti Riuniti. "Obiettivo della partecipazione alla Cilf è quello di inserire le attività di attrazione investimenti, facenti capo al gruppo di lavoro 'Invest in Italy' di Agenzia Ice e Invitalia, all'interno delle dinamiche degli sviluppi logistici e del Real Estate che scaturiscono dal Piano strategico One Belt One Road, anche con riferimento alla crescita significativa del cross border e-commerce" è scritto nella nota di **Assoporti**. "La presenza italiana, alla sua 2^a edizione, si inserisce nell'ambito delle attività previste dall'accordo tra Agenzia Ice e le suddette Associazioni, siglato nel luglio 2018 con l'obiettivo di instaurare un rapporto di collaborazione per valorizzare il 'Sistema Paese' e introdurre l'investitore estero quale attore strategico per l'evoluzione, nello specifico, della competitività della portualità italiana e del sistema distributivo con base la rete degli interporti". **Assoporti** spiega che la Cilf è uno dei principali eventi fieristici dedicati alla logistica che si tengono in Cina con, in più, una forte risonanza in ambito asiatico. "La sua particolarità è quella di rivolgersi al vasto mercato della Cina meridionale: quest'anno gli espositori saranno circa 1.000, e sono previsti 50.000 visitatori. Quest'anno, in considerazione dell'emergenza sanitaria ancora in corso, l'Italia sarà presente con uno stand istituzionale presso il quale il personale di ICE Canton, unitamente al personale del Desk Fdi di Pechino, raccoglierà le manifestazioni di interesse da parte cinese e distribuirà un book di offerta delle proposte progettuali italiane, debitamente tradotto in cinese" prosegue spiegando la nota.



GRANDI OPERE

La barriera del Mose è pronta ma restano rischi per Venezia

Le dighe mobili funzionano ma serve l'ultimo miliardo per completare i lavori. Manca la conoscenza reale su come gestire le porte della laguna senza danni

Jacopo Giliberto

La "ferraglia" funziona, i milioni di tonnellate di acciaio e di calcestruzzo si alzano e chiudono l'acqua alta fuori dalla laguna di Venezia. Ciò che va completata invece è la parte impercettibile ma altrettanto importante: servirà l'esperienza per capire come far funzionare il **Mose**, il colossale sistema di dighe mobili a scomparsa che da quest' autunno - sì, già da quest' autunno - dopo infiniti lavori e dopo spese galattiche possono salvare Venezia dai disastri dell' acqua alta. Manca da spendere: un miliardo. Anche se incompleto, finalmente il **Mose** è tecnicamente pronto per difendere Venezia dalle alte maree tipiche dell' autunno. Tutto risolto, quindi? No, problemi ce ne sono mille e se ne scoprono di nuovi ogni volta che lo si fa lavorare. Ma la macchina colossale lavora. Il **Mose** è una macchina, complessa e unica al mondo, da usare senza esperienza alcuna nella complessità di una laguna pregiata in cui vi sono città abitate, due porti attivissimi, zone industriali, allevamenti ittici, un tesoro artistico unico. Il rischio di far danni è molto alto. A che punto è il **Mose**? L' opera colossale del **Mose**, 78 paratoie giganti d' acciaio immorsate sul fondo del mare, fu immaginata dagli anni '70 per salvare la città che sprofondava e dal mare che si alzava. Corollario: l' opera avrebbe dovuto essere invisibile, non certo come i catafalchi di cemento che deturpano le foci del Tamigi e della Schelda. Primavera 2003: in favor di telecamere il premier Silvio Berlusconi aprì il cantiere. Dopo 11 anni di spese babilonesi, nel 2014 in favor di manette la procura fermò l' opera e affidò i lavori del Consorzio Venezia Nuova al controllo stretto delle istituzioni e alle cure severe di tre commissari. Fino ad allora erano state posate le soglie enormi di calcestruzzo sotto il fondo delle tre bocche di porto (Lido, Malamocco, Chioggia). Mancava il resto. Ormai a fine lavori, dal novembre scorso per accelerare la conclusione il Governo ha affiancato ai commissari la supercommissaria Elisabetta Spitz. Siamo oltre il 92% di opere eseguite, «forse attorno al 94-95%», commenta la supercommissaria Spitz che monitora lavori e pagamenti a imprese e lavoratori. Come l' aeroporto di Berlino Il capitolo tempi e costi va da sempre in parallelo con il mai finito flughafen Berlin Brandenburg, in costruzione ritardata da 20 anni a Schönefeld con una spesa già salita a una previsione di 7 miliardi. Finora il **Mose** è costato 4,3 miliardi, l' ipotesi finale s' aggira sui 4,93 miliardi per una spesa reale, compresi taglio del nastro e spumante finale, di 6,4 miliardi (2.284 milioni in conto capitale e 4.116 milioni di contributi pluriennali). Prego, il conto. Se lo Stato non li ha già dissipati, come fa pensare il mutismo del Governo, ci sono 500 milioni nominali (413 reali) di residui sugli interessi. Un centinaio di milioni aggiusterà i difetti di progettazione emersi dalle prove tecniche. Un centinaio di milioni l' anno servirà per l' avviamento triennale dopo la consegna del **Mose** allo Stato a fine 2021; questa fase è già avviata in attesa del contratto formale. Il funzionamento Spiega la supercommissaria Spitz che il **Mose** è un' opera "ridondata", cioè impianti e dispositivi sono raddoppiati per affrontare anche le situazioni di emergenza. Dice Spitz: «Per accelerare, invece di lavorare in parallelo abbiamo deciso di concentrarci sul sistema primario e far funzionare



Il Sole 24 Ore

Venezia

il **Mose** subito». In luglio è stata fatta la prima prova generale di funzionamento, scoprendo alcuni difetti; ai primi di settembre la seconda prova generale di funzionamento, da cui è emersa la necessità di tarare meglio il colossale meccanismo. La terza prova generale sarà fra un paio di settimane. Manca il know how Che manca? Le prove condotte finora dicono che manca soprattutto la conoscenza pratica e reale su come aprire e chiudere le porte della laguna al mare e all' acqua. Per esempio, l' acqua alta disastrosa del novembre 2019 fu una sequenza di cambiamenti meteorologici violenti nel volgere di pochi minuti l' uno dall' altro; se il **Mose** fosse stato usato in modo semplice, aprichiudi, la marea senza vie d' uscita avrebbe potuto essere ancora più alta e disastrosa. Oppure, va chiarito il modo di gestire eventi e danni indiretti, come errori, come la fermata delle attività del porto o se navi in tempesta chiederanno aiuto (e risarcimenti) a porto sigillato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto Genova-Savona: traffici agosto, deboli segnali ripresa

Tonnellate movimentate +3,3% rispetto a luglio

(ANSA) - GENOVA, 23 SET - Nel mese di agosto le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti della Liguria Occidentale, pur mantenendo la tendenza negativa in atto dall' inizio della pandemia, mostrano deboli segnali di ripresa. Il traffico commerciale ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020. Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio, pari all' 1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio. In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019). Per i passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la rinascita del turismo crocieristico dopo l' emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale. (ANSA).



Genova24

Genova, Voltri

Porto di Genova, dopo l' inaugurazione del nuovo ponte arrivano i primi segnali di ripresa

Prima inversione di tendenza del traffico container, con crociere e traghetti inizia a riprendersi il traffico passeggeri

Genova . Il porto di Genova mostra timidi segnali di ripresa dopo l' inaugurazione del nuovo ponte San Giorgio lo scorso 3 agosto e la ripartenza di traghetti e crociere fermati dal lockdown . Lo dice l' ultimo report dell' **Autorità portuale** del Mar Ligure Occidentale sui traffici, aggiornato ad agosto 2020, che tuttavia continua a mostrare la tendenza negativa in atto dall' inizio della pandemia. Il traffico commerciale ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020 . Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio, pari all' 1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio. In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019). Per il settore dei passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la

rinascita del turismo crocieristico dopo l' emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale. L' analisi in dettaglio il mese di agosto 2020 segna un positivo ritorno dell' andamento tendenziale della movimentazione di container nei porti del sistema. La chiusura del mese ha registrato un livello di volumi pari a 208.549 TEU, +1,8% rispetto allo stesso mese dell' anno precedente. Seppure agosto sia un mese storicamente caratterizzato da una ridotta movimentazione di container, in concomitanza con la moderata attività delle fabbriche nel periodo più centrale della stagione estiva, il segnale che arriva del mercato risulta comunque molto importante, anche perché corrispondente a un sostanziale ritorno alla normalità dei traffici a livello mondiale. Per quello che riguarda la merce convenzionale , che include il traffico rotabile e quello specializzato, nel mese di agosto il Sistema **Portuale** registra una performance negativa (-4,7%) chiudendo il mese appena sotto 1,1 milioni di tonnellate movimentate. Tuttavia, come già accennato, questo risultato, seppur negativo, evidenzia un miglioramento rispetto alla performance registrata nel mese di luglio (-14,7%). Il risultato dei primi 8 mesi del 2020 mostra, anch' esso, una netta decrescita (-17,8%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Anche l' andamento dei traffici specializzati mostra una tendenza alla contrazione, ma con alcune differenze tra i vari scali del Sistema. In particolare, il porto di Genova mostra un lieve incremento nel mese di agosto (3,5%) rispetto alla performance registrata nello stesso mese dello scorso anno chiudendo poco sotto le 20.000 tonnellate, attenuando la perdita del progressivo dei primi otto mesi dell' anno che raggiunge le 246.000 tonnellate, pari ad un calo pari a -37,2% rispetto al 2019. Ad agosto 2020 si rileva un ulteriore calo nelle rinfuse liquide , dovuto sia alla flessione degli olii minerali (-21,9%) sia a quella delle altre rinfuse liquide (-29,6%). Anche in questo caso, la lenta ripartenza delle attività produttive e la bassa domanda di trasporto hanno pesantemente ridotto la domanda di approvvigionamento di questi prodotti. Il settore delle rinfuse solide , da diversi anni affetto da un calo generalizzato dei traffici, non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante i mesi del lockdown. Con la parziale riapertura delle attività produttive si sono registrati cali più attenuati rispetto a quelli mostrati tra aprile e maggio (-50,6% e -57,8%) mostrando un calo del 26,8% a giugno, del 20,3% in quello di luglio arrivando addirittura ad un risultato positivo nel mese di agosto (4,3%).

Genova. Il porto di Genova mostra timidi segnali di ripresa dopo l'inaugurazione del nuovo ponte San Giorgio lo scorso 3 agosto e la ripartenza di traghetti e crociere fermati dal lockdown. Lo dice l'ultimo report dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale sui traffici, aggiornato ad agosto 2020, che tuttavia continua a mostrare la tendenza negativa in atto dall'inizio della pandemia.

Il traffico commerciale ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020. Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio, pari all'1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio.

In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019). Per il settore dei passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la rinascita del turismo crocieristico dopo l'emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale.



Genova24

Genova, Voltri

scali del sistema perdura anche ad agosto, con una contrazione del 47,7% rispetto allo stesso mese del 2019, portando la variazione del cumulato a -62,9%. Ma dopo il via libera del governo alle crociere a Genova sono stati già 4.132 i passeggeri movimentati, di cui 2.723 homeport e 1.409 in transito. Il traffico ha perciò segnato un -97,9% rispetto allo stesso mese dell' anno precedente, riportando una flessione dell' 86,2% nel progressivo, con 1.073.246 di passeggeri in meno rispetto ai primi otto mesi del 2019. Anche il traffico passeggeri da navi traghetto si sta lentamente risollevando dopo la crisi. Ad agosto ha registrato un calo del 33,8%, di molto inferiore rispetto al mese scorso (-42,9%), con 472.349 passeggeri (+181.599 rispetto a luglio).

AdSP MLO: Andamento dei traffici - Agosto 2020

Nel mese di agosto due importanti eventi di rilievo internazionale hanno interessato il capoluogo genovese: l' inaugurazione del nuovo Ponte **Genova** San Giorgio (3 agosto) e la partenza della prima nave da crociera post lockdown (16 agosto). In tale contesto, le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti della Liguria Occidentale, pur mantenendo la tendenza negativa in atto dall' inizio della pandemia, mostrano deboli segnali di ripresa. Il traffico commerciale ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020. Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio, pari all' 1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio. In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019). Per il settore dei passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la rinascita del turismo crocieristico dopo l' emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale. **PER APPROFONDIRE** Report completo 'Andamento traffici Agosto 2020' Dati di traffico Ports of Genoa - Agosto 2020 Dati di traffico Porti di Savona e Vado Ligure - Agosto 2020 Dati di traffico Porti di **Genova** e Pra' - Agosto 2020



Informare

Genova, Voltri

Attenuazione del trend di calo del traffico delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado

Ad agosto nel **porto** del capoluogo ligure è stata registrata una flessione del -10,3%, mentre lo scalo savonese è tornato a crescere con un +2,2%. Lo scorso mese il trend di flessione del traffico nel sistema portuale della Liguria occidentale ha mostrato un'attenuazione avendo registrato una diminuzione del -7,9% rispetto ad agosto 2019 che segue i cali mensili compresi tra il -16,2% e il -31,6% avvenuti nei cinque mesi precedenti nel pieno dell'impatto sui traffici portuali degli effetti della pandemia di Covid-19. Se ad agosto 2020 il **porto** di Genova ha segnato una flessione del traffico del -10,3%, il traffico nel **porto** di **Savona-Vado** Ligure è tornato in crescita con un +2,2% sull'agosto dello scorso anno. Lo scorso mese il solo **porto** di Genova ha movimentato 3,87 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 4,31 milioni nell'agosto 2019. Dopo cinque mesi di calo il traffico containerizzato è tornato a salire con 1,83 milioni di tonnellate (+2,0%) realizzate con una movimentazione di container pari a 201mila teu (-0,5%). Stabili le merci convenzionali con 809mila tonnellate (-0,7%). Decisa contrazione, invece, delle rinfuse: i carichi secchi sono ammontati a 27mila tonnellate nel segmento commerciale (-47,9%) e 95mila tonnellate nel segmento industriale (-18,9%); gli oli minerali hanno totalizzato 974mila tonnellate (-29,6%) e le altre rinfuse liquide 48mila tonnellate (-21,9%) di cui 38mila tonnellate di prodotti chimici (+29,0%) e 9mila tonnellate di oli vegetali e vino (-70,5%). Le forniture di combustibili e provviste di bordo si sono attestate a 82mila tonnellate (-4,9%). Nel settore dei passeggeri i crocieristi sono stati 4mila (-97,0%) e i passeggeri dei traghetti 399mila (-33,8%). Ad agosto 2020 il **porto** di **Savona-Vado** Ligure ha movimentato complessivamente 1,03 milioni di tonnellate di merci rispetto a 1,01 milioni nello stesso mese dello scorso anno. Le merci varie sono state 381mila (+3,2%), di cui 229mila tonnellate di rotabili (-16,5%), 91mila tonnellate di merci in container (+190,6%) con una movimentazione di contenitori pari a quasi 8mila teu (+160,8%), 33mila tonnellate di prodotti forestali (+87,4%), 25mila tonnellate di frutta (-4,8%) e 3mila tonnellate di acciai (-85,9%). Globalmente in crescita anche le rinfuse solide con 112mila tonnellate (+39,0%), di cui 72mila tonnellate di carbone (+7,7%). In lieve flessione, invece, le rinfuse liquide con 538mila tonnellate (-3,7%), di cui 497mila tonnellate di petrolio grezzo (-6,0%) e 41mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+73,7%). Nel comparto dei passeggeri, all'azzeramento dei crocieristi rispetto a 60mila nell'agosto 2019 ha fatto riscontro un calo del -29,6% dei passeggeri dei traghetti scesi a 73mila unità. Nei primi otto mesi del 2020 il **porto** di Genova ha movimentato 28,33 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -17,2% sul corrispondente periodo dello scorso anno, mentre a **Savona-Vado** Ligure il totale è stato di 8,62 milioni di tonnellate (-11,4%).



23 settembre 2020

Attenuazione del trend di calo del traffico delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado

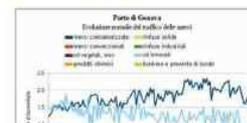
Ad agosto nel porto del capoluogo ligure è stata registrata una flessione del -10,3%, mentre lo scalo savonese è tornato a crescere con un +2,2%.

Lo scorso mese il trend di flessione del traffico nel sistema portuale della Liguria occidentale ha mostrato un'attenuazione avendo registrato una diminuzione del -7,9% rispetto ad agosto 2019 che segue i cali mensili compresi tra il -16,2% e il -31,6% avvenuti nei cinque mesi precedenti nel pieno dell'impatto sui traffici portuali degli effetti della pandemia di Covid-19. Se ad agosto 2020 il porto di Genova ha segnato una flessione del traffico del -10,3%, il traffico nel porto di Savona-Vado Ligure è tornato in crescita con un +2,2% sull'agosto dello scorso anno.

Lo scorso mese il solo porto di Genova ha movimentato 3,87 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 4,31 milioni nell'agosto 2019. Dopo cinque mesi di calo il traffico containerizzato è tornato a salire con 1,83 milioni di tonnellate (+2,0%) realizzate con una movimentazione di container pari a 201mila teu (-0,5%). Stabili le merci convenzionali con 809mila tonnellate (-0,7%). Decisa contrazione, invece, delle rinfuse: i carichi secchi sono ammontati a 27mila tonnellate nel segmento commerciale (-47,9%) e 95mila tonnellate nel segmento industriale (-18,9%); gli oli minerali hanno totalizzato 974mila tonnellate (-29,6%) e le altre rinfuse liquide 48mila tonnellate (-21,9%) di cui 38mila tonnellate di prodotti chimici (+29,0%) e 9mila tonnellate di oli vegetali e vino (-70,5%). Le forniture di combustibili e provviste di bordo si sono attestate a 82mila tonnellate (-4,9%). Nel settore dei passeggeri i crocieristi sono stati 4mila (-97,0%) e i passeggeri dei traghetti 399mila (-33,8%).

Ad agosto 2020 il porto di Savona-Vado Ligure ha movimentato complessivamente 1,03 milioni di tonnellate di merci rispetto a 1,01 milioni nello stesso mese dello scorso anno. Le merci varie sono state 381mila (+3,2%), di cui 229mila tonnellate di rotabili (-16,5%), 91mila tonnellate di merci in container (+190,6%) con una movimentazione di contenitori pari a quasi 8mila teu (+160,8%), 33mila tonnellate di prodotti forestali (+87,4%), 25mila tonnellate di frutta (-4,8%) e 3mila tonnellate di acciai (-85,9%). Globalmente in crescita anche le rinfuse solide con 112mila tonnellate (+39,0%), di cui 72mila tonnellate di carbone (+7,7%). In lieve flessione, invece, le rinfuse liquide con 538mila tonnellate (-3,7%), di cui 497mila tonnellate di petrolio grezzo (-6,0%) e 41mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+73,7%). Nel comparto dei passeggeri, all'azzeramento dei crocieristi rispetto a 60mila nell'agosto 2019 ha fatto riscontro un calo del -29,6% dei passeggeri dei traghetti scesi a 73mila unità.

Nei primi otto mesi del 2020 il porto di Genova ha movimentato 28,33 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -17,2% sul corrispondente periodo dello scorso anno, mentre a Savona-Vado Ligure il totale è stato di 8,62 milioni di tonnellate (-11,4%).



Un agosto in lieve ripresa per i porti del mar Ligure Occidentale: il bilancio dell' Autorità portuale

Segnali incoraggianti dall' inaugurazione del Ponte San Giorgio e dalla ripresa delle crociere. Torna una variazione positiva nel volume di container movimentati, ancora in ripresa il numero dei passeggeri

Deboli ma incoraggianti segnali di ripresa quelli contenuti nel report sul mese di agosto da parte dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale. Sono stati due in particolare gli eventi di rilievo internazionale che hanno interessato il capoluogo genovese ma con un riflesso sull' andamento degli scali interessati: l' inaugurazione del nuovo Ponte Genova San Giorgio il 3 agosto e la partenza della prima nave da crociera post lockdown il 16 dello stesso mese. A essere influenzati positivamente, seppur con percentuali che non arrivano in doppia cifra, le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti della Liguria Occidentale. Numeri difficilmente avvicinabili a quelli precedenti la pandemia ma che, pur mantenendo la tendenza negativa, mostrano deboli segnali di ripresa. Il traffico commerciale ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020. Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio , pari all' 1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio. In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019). Per il settore dei passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la rinascita del turismo crocieristico dopo l' emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale.

The screenshot shows a news article on the Savona website. The main headline is "Un agosto in lieve ripresa per i porti del mar Ligure Occidentale: il bilancio dell'Autorità portuale". Below the headline, there is a sub-headline: "Segnali incoraggianti dall'inaugurazione del Ponte San Giorgio e dalla ripresa delle crociere. Torna una variazione positiva nel volume di container movimentati, ancora in ripresa il numero dei passeggeri". There is a photograph of a large blue ship docked at a port. The article text is partially visible, starting with "Deboli ma incoraggianti segnali di ripresa quelli contenuti nel report sul mese di agosto da parte dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale...".

Genova, agosto in ripresa: container +1,8% rispetto al 2019

Genova - Nel mese di agosto il traffico commerciale nei terminal di **Genova** ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020. Lo si legge in una nota. Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio, pari all' 1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio. In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019). Per il settore dei passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la rinascita del turismo crocieristico dopo l' emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale. "La crisi che nei mesi scorsi aveva caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema perdura anche ad agosto, con una contrazione del 47,7% rispetto allo stesso mese del 2019, portando la variazione del cumulato a -62,9% - si legge in una nota - Ciononostante ad agosto, come già anticipato, dopo l' approvazione del protocollo sanitario elaborato dalle compagnie crocieristiche e dalla Guardia costiera da parte del Comitato Tecnico Scientifico, il governo italiano ha dato il via libera alla ripresa dell' attività crocieristica a partire dal 15 agosto e in data 16 agosto è salpata dal **porto** di **Genova** la prima nave da crociera dopo la sospensione globale delle attività in atto dalla prima metà di marzo. Tale ripresa ha segnato una data memorabile nella storia del settore crocieristico. A **Genova** sono stati già 4.132 i passeggeri movimentati, di cui 2.723 homeport e 1.409 in transito. Il traffico ha perciò segnato un -97,9% rispetto allo stesso mese dell' anno precedente, riportando una flessione dell' 86,2% nel progressivo, con 1.073.246 di passeggeri in meno rispetto ai primi ottomese del 2019. Anche il traffico passeggeri da navi traghetti sta lentamente risolvendo dopo la crisi epidemiologica. Ad agosto ha registrato un calo del 33,8%, di molto inferiore rispetto al mese scorso (-42,9%), con 472.349 passeggeri (+181.599 rispetto a luglio)".

Informativa

Noti e alcuni partner selezionati utilizzano cookie e tecnologie simili come specificato nella privacy policy. Per informazioni sul livello di dettaglio di questa informativa, o per la gestione di questa pagina, interagisci con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o contattando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Genova, agosto in ripresa: container +1,8% rispetto al 2019

23 SETTEMBRE 2020 - Genova



Genova - Nel mese di agosto il traffico commerciale nei terminal di Genova ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020. Lo si legge in una nota.

Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio, pari all' 1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio. In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019). Per il settore dei passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la rinascita del turismo crocieristico dopo l' emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale. "La crisi che nei mesi scorsi aveva caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema perdura anche ad agosto, con una contrazione del 47,7% rispetto allo stesso mese del 2019, portando la variazione del cumulato a -62,9% - si legge in una nota - Ciononostante ad agosto, come già anticipato, dopo l' approvazione del protocollo sanitario elaborato dalle compagnie crocieristiche e dalla Guardia costiera da parte del Comitato Tecnico Scientifico, il governo italiano ha dato il via libera alla ripresa dell' attività crocieristica a partire dal 15 agosto e in data 16 agosto è salpata dal **porto** di **Genova** la prima nave da crociera dopo la sospensione globale delle attività in atto dalla prima metà di marzo. Tale ripresa ha segnato una data memorabile nella storia del settore crocieristico. A **Genova** sono stati già 4.132 i passeggeri movimentati, di cui 2.723 homeport e 1.409 in transito. Il traffico ha perciò segnato un -97,9% rispetto allo stesso mese dell' anno precedente, riportando una flessione dell' 86,2% nel progressivo, con 1.073.246 di passeggeri in meno rispetto ai primi ottomese del 2019. Anche il traffico passeggeri da navi traghetti sta lentamente risolvendo dopo la crisi epidemiologica. Ad agosto ha registrato un calo del 33,8%, di molto inferiore rispetto al mese scorso (-42,9%), con 472.349 passeggeri (+181.599 rispetto a luglio)".

Iscriviti alla newsletter

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

MI ISCRIVO

Shipping Italy

Genova, Voltri

Traffici in ripresa nei porti di Genova e Savona: ad agosto tonnellate in calo ma container in crescita

Analisi a cura dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Nel mese di agosto due importanti eventi di rilievo internazionale hanno interessato il capoluogo genovese: l' inaugurazione del nuovo Ponte **Genova** San Giorgio (3 agosto) e la partenza della prima nave da crociera post lockdown (16 agosto). In tale contesto, le movimentazioni di merci e di passeggeri nei porti della Liguria Occidentale, pur mantenendo la tendenza negativa in atto dall' inizio della pandemia, mostrano deboli segnali di ripresa. Il traffico commerciale ha registrato 4.723.595 tonnellate movimentate, pari al -7,7% rispetto allo stesso mese del 2019 e al +3,3% rispetto al mese di luglio 2020. Il volume di container movimentati nel mese riporta la prima variazione positiva dal mese di febbraio, pari all' 1,8% rispetto ad agosto 2019. Allo stesso modo, anche il traffico convenzionale contiene i danni (-4,7% contro -14,7% del mese precedente) e altrettanto accade per le rinfuse solide che chiudono in decisa risalita a +4,3% rispetto alla flessione del 20,3% registrata a luglio. In controtendenza è il traffico delle altre rinfuse liquide che registra una flessione del 36% rispetto al mese scorso (-29,6% rispetto ad agosto 2019). Per il settore dei passeggeri agosto rappresenta il secondo mese di parziale ripresa del settore traghetti e raffigura anche la rinascita del turismo crocieristico dopo l' emergenza Covid-19 che ne ha imposto la sospensione a livello globale. Traffico containerizzato Il mese di agosto 2020 segna un positivo ritorno dell' andamento tendenziale della movimentazione di container nei porti del sistema. La chiusura del mese ha registrato un livello di volumi pari a 208.549 TEU, +1,8% rispetto allo stesso mese dell' anno precedente. Seppure agosto sia un mese storicamente caratterizzato da una ridotta movimentazione di container, in concomitanza con la moderata attività delle fabbriche nel periodo più centrale della stagione estiva, il segnale che arriva del mercato risulta comunque molto importante, anche perché corrispondente a un sostanziale ritorno alla normalità dei traffici a livello mondiale. Il dato più significativo, che è anche quello che maggiormente restituisce il polso dello stato di salute dei traffici internazionali nell' hinterland di riferimento, risulta essere l' andamento positivo delle movimentazioni gateway di container pieni. Nell' ultimo mese si è infatti registrata una crescita complessiva dell' 11%, tale da riportare i volumi ai livelli di agosto 2017. La crescita più importante si registra sul versante delle importazioni (+15,3%), indice di un tessuto industriale che torna ad approvvigionarsi sul mercato internazionale per ristabilire l' adeguato livello di stock di prodotti e semilavorati disponibili nei magazzini. Come anticipato, si tratta di segnali importanti che provengono dal mercato, ma che vanno comunque inquadrati in un contesto caratterizzato da incertezza, in cui il mese di agosto, tipicamente molto moderato in termini di volumi, potrebbe aver rappresentato un momento di ripartenza dell' economia nazionale. Le performance dei prossimi mesi determineranno se questo segnale positivo registrato ad agosto rappresenti l' inizio di una tendenza di ripresa o se sia destinato a rimanere un risultato isolato. Merce convenzionale e rotabile Per quello che riguarda la merce convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, nel mese di agosto il Sistema Portuale registra una performance negativa (-4,7%) chiudendo il mese appena sotto 1,1 milioni di tonnellate movimentate. Tuttavia, come già accennato, questo risultato, seppur negativo, evidenzia un miglioramento rispetto alla performance registrata nel mese di luglio (-14,7%). Il risultato dei primi 8 mesi del 2020 mostra, anch' esso, una netta decrescita (-17,8%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Il traffico rotabile, parte preponderante del comparto, è stato



Analisi a cura dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

pesantemente penalizzato dalla riduzione dei servizi di navi Ro-Ro e Ro-Pax a seguito delle misure restrittive dovute al COVID - 19, ma mostra risultati diversi tra i vari scali del sistema. Nel



Shipping Italy

Genova, Voltri

porto di **Genova** il mese di agosto ha, finalmente, mostrato un segno positivo rispetto allo stesso mese del 2019 chiudendo con un incremento del 7.1%. Un risultato decisamente più positivo rispetto alla perdita registrata a luglio (-6,0%), contribuendo a ridurre la perdita nella performance progressiva dei primi 8 mesi del 2020 che, infatti, si è chiusa con un calo del 11,8% rispetto al 2019. Per quanto riguarda i risultati registratisi negli scali di Savona e Vado Ligure, si delinea uno scenario caratterizzato dal perdurare di un trend particolarmente negativo che ha determinato, anche ad agosto, un ulteriore calo del 16,5% ed una perdita di circa 630.000 tonnellate (-22,2%) nel corso dei primi otto mesi dell' anno. Anche l' andamento dei traffici specializzati mostra una tendenza alla contrazione, ma con alcune differenze tra i vari scali del Sistema. In particolare, il **porto** di **Genova** mostra un lieve incremento nel mese di agosto (3,5%) rispetto la performance registrata nello stesso mese dello scorso anno chiudendo poco sotto le 20.000 tonnellate, attenuando la perdita del progressivo dei primi otto mesi dell' anno che raggiunge le 246.000 tonnellate, pari ad un calo pari a -37,2% rispetto al 2019. Il buon risultato di agosto è prevalentemente dovuto a un' ottima performance dei traffici forestali e di cellulosa (+34,4% rispetto ad agosto 2019), mentre, seppure attenuata, perdura la flessione nel settore dei traffici metalliferi (-5,5%). Il risultato straordinario delle merci forestali è principalmente 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. Nel segmento dei traffici specializzati, i porti di Savona e Vado Ligure registrano, invece, un calo anche nel mese di Agosto (-4,4%), seppure decisamente più contenuto di quello mostrato durante il mese di luglio (-21,6%), con una performance complessiva per i primi 8 mesi del 2020 del -22,0%. Anche per lo scalo savonese, il calo è prevalentemente imputabile alla performance negativa dei prodotti metallici (-85,9% nel mese di agosto e -66,5% nel progressivo dei primi 8 mesi) che soffrono particolarmente il fermo del settore industriale, soprattutto automobilistico, dovuto alle misure restrittive sofferte nel periodo. Rinfuse liquide Ad agosto 2020 si rileva un ulteriore calo nelle rinfuse liquide, dovuto sia alla flessione degli olii minerali (-21,9%) sia a quella delle altre rinfuse liquide (-29,6%). Anche in questo caso, la lenta ripartenza delle attività produttive e la bassa domanda di trasporto hanno pesantemente ridotto la domanda di approvvigionamento di questi prodotti. Gli olii minerali scontano mesi di prezzi della materia prima storicamente ai minimi da decenni che hanno contribuito ad un incremento delle scorte di crudo e derivati che, adesso, si stanno riverberando sulla domanda di nuovi approvvigionamenti. I volumi dei primi 8 mesi del 2020 vedono un decremento del 19,8% pari ad oltre 2,7 milioni di tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019. Il settore degli olii vegetali e delle rinfuse alimentari, durante il mese di agosto ha registrato un pesante calo (-75,7%) solo parzialmente compensato dall' ottima performance dei prodotti chimici che hanno registrato un incremento pari al 29% rispetto allo stesso mese del 2019. Il dato relativo al progressivo dei primi 8 mesi dell' anno mostra un calo del 5,3% per il comparto degli olii vegetali e delle rinfuse alimentari ed una performance dei prodotti chimici anch' esse negativa (-18,7%). Rinfuse solide Il settore delle rinfuse solide, da diversi anni affetto da un calo generalizzato dei traffici, non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante i mesi del lockdown. Con la parziale riapertura delle attività produttive si sono registrati cali più attenuati rispetto a quelli mostrati tra aprile e maggio (-50,6% e -57,8%) mostrando un calo del 26,8% a giugno, del 20,3% in quello di luglio arrivando addirittura ad un risultato positivo nel mese di agosto (4,3%). Dato il quadro descritto, nonostante il risultato di agosto, il risultato dei primi 8 mesi dell' anno non poteva che essere caratterizzato da numeri decisamente negativi. I volumi complessivi del Sistema Portuale hanno registrato un calo di oltre 960.000 tonnellate, pari a circa il 42% dei volumi registrati nello stesso periodo del 2019. Funzione industriale Il comparto industriale, seppur proseguendo nel suo trend negativo attribuibile sia alla situazione congiunturale del mercato dell' acciaio italiano sia alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal, risulta in notevole recupero. Nel mese di luglio si è registrato, infatti, un calo del 55,2% mentre ad agosto la flessione

è pari al -18,9% che porta la performance cumulata dell' intero anno a -42,5%. Traffico passeggeri La crisi che nei mesi scorsi aveva caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema perdura anche ad agosto, con una contrazione del 47,7% rispetto allo stesso mese del 2019, portando la variazione del cumulato a -62,



Shipping Italy

Genova, Voltri

9%. Ciononostante ad agosto, come già anticipato, dopo l' approvazione del protocollo sanitario elaborato dalle compagnie crocieristiche e dalla Guardia Costiera da parte del Comitato Tecnico Scientifico, il Governo italiano ha dato il via libera alla ripresa dell' attività crocieristica a partire dal 15 agosto e in data 16 agosto è salpata dal porto di Genova la prima nave da crociera dopo la sospensione globale delle attività in atto dalla prima metà di marzo. Tale ripresa ha segnato una data memorabile nella storia del settore crocieristico. A Genova sono stati già 4.132 i passeggeri movimentati, di cui 2.723 homeport e 1.409 in transito. Il traffico ha perciò segnato un -97,9% rispetto allo stesso mese dell' anno precedente, riportando una flessione dell' 86,2% nel progressivo, con 1.073.246 di passeggeri in meno rispetto ai primi otto mesi del 2019. Anche il traffico passeggeri da navi traghetto si sta lentamente risollestando dopo la crisi epidemiologica. Ad agosto ha registrato un calo del 33,8%, di molto inferiore rispetto al mese scorso (-42,9%), con 472.349 passeggeri (+181.599 rispetto a luglio).

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

l'idea di marcucci (confetra) nell'ambito delle proposte sul recovery fund

Oltre 700 relitti nei porti: «Diventino rottame da fondere in acciaieria»

ALBERTO QUARATI

Genova «È una goccia nel mare, ma il mare è fatto di gocce...». Nereo Marcucci, già presidente di Confetra, premette che la questione è solo «un punto» del corposo contributo che la confederazione generale italiana dei Trasporti ha inviato al Cnel per il Recovery Plan nazionale. Ma come i dragaggi, è una di quelle questioni-simbolo dell'impantanamento burocratico dei porti italiani: centinaia di relitti (l'ultimo censimento della Capitaneria di porto, ormai del 2016, ne segnalava 749) si nascondono tra baie e banchine. Qualche vecchia nave abbandonata (come le "tre caravelle" di Ravenna o la "Sentinel" a Genova, dimenticata in porto da 16 anni) e poi pescherecci, pontoni, barche o pezzi di barca grandi e piccoli, gozzi, e poi il numero infinito di barconi usati dagli scafisti per trasportare i migranti dal Nord Africa. L'idea di Marcucci, che del Cnel è anche consigliere, sarebbe quella di demolire queste unità, e ricavarne rottame da trasformare in nuovo acciaio nei forni elettrici dell'industria italiana: «Poche centinaia di migliaia di tonnellate», un piccolo contributo rispetto ai cinque milioni di rottame importati ogni anno dalle imprese nazionali, «ma certamente un buon esempio di economia circolare»,

che soprattutto avrebbe il pregio di liberare intere aree portuali. Tra l'altro oggi l'unica azienda che in Italia è iscritta all'albo dei demolitori autorizzati richiesto dall'Unione europea è la San Giorgio del Porto, nelle strutture di Genova o Piombino. Ma se sul demanio marittimo si accumulano montagne di relitti («o rifiuti, che sono due cose diverse» precisa Marcucci) che nel migliore dei casi occupano spazio, nel peggiore inquinano acqua e fondali, è perché oggi questi possono sì essere spostati dalla Capitaneria nel caso in cui costituiscano un pericolo per la navigazione, ma disfarsene è tutto un altro paio di maniche, perché la normativa italiana ne impone l'acquisto. Però, chi mai lo comprerebbe un peschereccio mezzo affondato, magari di un armatore ancora in causa con i suoi dipendenti? Ecco perché la prospettiva di rivenderlo come rottame per le acciaierie diventa allettante. Ma per fare questo, si legge nel documento della Confetra, serve una modifica normativa al Codice della Navigazione, rendendolo coerente con la legge portuale, che alle Autorità di sistema attribuisce il compito della "integrale fruizione del bene-porto". Potrebbe essere data così la possibilità di dichiarare il relitto res nullius, non appartenente ad alcuno, e procedere così alle gare per mandarli a demolire. L'impegno ipotizzato da Confetra per finanziare il meccanismo in capo alle **Adsp** è 20 milioni per sette anni. Lo schema non è nuovo: già la scorsa legislatura venne presentato un disegno di legge in questo senso (tra i firmatari anche l'ex senatore ligure Massimo Caleo) proprio per fronteggiare l'aumento dei relitti che seguì l'ondata di navi-fantasma abbandonate nei porti italiani a seguito della crisi dello shipping del 2009. Un fenomeno che si sta riproponendo quest'anno, dopo quasi un decennio di relativa calma: le vertenze in corso sono attualmente nove, come segnalato dal sindacato internazionale dei marittimi (Itf) al Secolo XIX quest'estate. «Questa storia è proprio come i dragaggi - commenta Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di sistema del Mar di Sicilia Occidentale, i cui porti sono particolarmente soggetti ai fenomeni dei relitti -. Finché stanno sott'acqua, nessuno se ne accorge. Poi nel momento in cui escono, ci sono sopra tutti. Molto spesso si tratta di unità sulle quali esistono ancora contenziosi aperti, crediti vantati. Solo noi qui abbiamo una ventina di casi così, tra i quali un peschereccio di cui ormai si vede solo l'incastellatura





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

o un pontone semi-affondato a Trapani... Nell' 80% dei casi non si possono muovere perché l' Inps ha ancora delle posizioni aperte, e del resto loro non possono sapere le condizioni di quella barca, cui formalmente è attribuito ancora un valore. Sono situazioni di cui francamente mi vergogno: quindi ben venga un intervento normativo». --

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Logistica

La riforma dei porti si è rivelata un fallimento

Non eravamo molti coloro che, nel corso del dibattito preparatorio della riforma portuale, poi licenziata dal ministro Del Rio, paventavamo un peggioramento della situazione. È sufficiente andarsi a rileggere le dichiarazioni che venivano rilasciate da associazioni ed enti del cluster marittimo per rilevare come fossero tutti pervasi da ansia riformistica fine a sé stessa. Oggi, a distanza di ben quattro anni, è chiaro il fallimento di quell' impianto riformistico che da un lato non ha risolto i problemi reali dei porti, segnatamente la capacità di spendere i soldi a disposizione in dragaggi e infrastrutture, e dall' altro non ha ancora portato a compimento i pochi obiettivi condivisibili come lo sportello unico doganale (di quello amministrativo neppure più si parla) e il coordinamento nazionale a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Credo sia ormai chiaro a tutti che il vero obiettivo fosse cambiare le procedure per la governance dei porti e questo è stato raggiunto. Il corollario di quella riforma comportava l' abolizione dei comitati portuali con l' emarginazione delle rappresentanze delle categorie che in porto vivono, investono, danno lavoro e pagano imposte, tasse e spesso balzelli, il tutto a favore di pochi rappresentanti delle istituzioni, e quindi della politica, che spesso non brillano per competenza e per volontà di contribuire allo sviluppo portuale. L' ipocrita motivazione per escludere le categorie degli operatori e dei lavoratori portuali è stata quella di evitare i conflitti di interesse! Ma fermiamoci ai risultati di questa criticata riforma: le difficoltà ad effettuare i dragaggi permangono; le Autorità di sistema (definizione priva di concretezza) non riescono a spendere le rilevanti disponibilità; molte fra le nuove Autorità hanno esordito con l' aumento delle piante organiche come se gli accorpamenti non dovessero comportare razionalizzazioni; un numero rilevante di vertici delle nuove Autorità è stato interessato da provvedimenti della magistratura; **Assoporti**, Associazione delle Autorità, oltre ad assorbire rilevanti risorse, ha visto una diaspora che ne pone in dubbio l' utilità e le funzioni, soprattutto se il Ministero svolgesse appieno le funzioni che la legge gli assegna. Ma le problematiche sollevate dall' attivismo della magistratura pongono un ulteriore problema in tema di controlli: la primigenia legge 84/94 aveva stabilito che ai Comitati portuali doveva partecipare un magistrato della Corte dei Conti che svolgeva una funzione di controllo preventivo ma anche di utile consulenza consentendo un' operatività ben più serena di quanto accade oggi. Purtroppo tale presenza fu abolita dopo poco tempo. Bisogna a questo punto riconoscere che il legislatore della prima Repubblica aveva licenziato una riforma di grande qualità che responsabilizzava e delegava funzioni ai porti, aboliva monopoli storici, attivava investimenti e imprenditorialità privata, introduceva procedure di scelta dei vertici delle Autorità partecipate dai territori ed i risultati si videro immediatamente. I tassi di crescita dei traffici containerizzati crebbero fino al 2000 in misura superiore ai quelli dei porti nord europei! Qualche riflessione cui conseguano azioni non di sola facciata sarebbe utile. Giorgio Bucchioni già presidente dell' Autorità Portuale della Spezia.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' industria che va/1

Nca cresce e vuole un bacino di carenaggio

Presentato il progetto della nuova opera lunga 144 metri che si inserirà su quella preesistente alla banchina Chiesa

LUCA BARBIERI

carrara Lavori in vista allo scalo marinello, con un progetto di un nuovo bacino di carenaggio per Nca. È stato presentato negli uffici di palazzo civico lo studio preliminare - allegato all' istanza di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di impatto ambientale (Via, con tutti i documenti consultabili e aperti a osservazioni entro 30 giorni - per una realizzazione annunciata negli scorsi mesi direttamente dall' amministratore delegato di "The Italian Sea Group", Giovanni Costantino. E allora, come dettaglia il quadro progettuale, tra le carte consegnate al Comune da Nca (redatto da Tecnoceo), «l' intervento consiste nella realizzazione di un nuovo bacino di carenaggio in testa all' attuale banchina di Ponente. La nuova opera insisterà sul bacino attualmente esistente e formato dalla banchina di Ponente e dalla banchina Chiesa e avrà una larghezza e una lunghezza rispettivamente di 46 e 144 metri. Il bacino di nuova costruzione sarà delimitato da una barcaporta realizzata all' uopo e occuperà una superficie di circa 7,9 mila metri quadri». Questi i numeri dell' opera. Le carte progettuali "disegnano" poi il nuovo bacino di carenaggio che verrà realizzato in 8 fasi che partono dalla "cantierizzazione" per arrivare alla "demobilizzazione del cantiere". Quest' ultimo «sarà allestito all' interno delle aree in concessione alla società "The Italian Sea Group" all' interno del **porto** di Marina». E così «prima dell' avvio delle attività, si procederà con la ricognizione dell' area di interesse e allo sferraggio degli eventuali trovanti. Saranno eseguite, inoltre, indagini preliminari mirate alla ricerca di ordigni bellici e-o masse ferrose». Inoltre, dettaglia lo studio, «si procederà con il salpamento di una quota parte della scogliera situata sotto la banchina Chiesa e che, date le pezzature, non consentirebbe la corretta infissione della parete combinata. Per questa specifica attività verrà impiegato un moto pontone dotato di escavatore a funi». Le altre fasi prevedono la "realizzazione parete combinata" e anche le operazioni di dragaggio; «un rimodellamento del fondale» fino a 9,5 metri di profondità. «Il materiale dragato, pari a circa 5,5 mila metri cubi, sarà preliminarmente sottoposto a caratterizzazione ambientale, ai fini della sua gestione come rifiuto, e successivamente conferito a centri di recupero e-o a discarica autorizzata ai sensi della normativa ambientale vigente». Le pagine del quadro entrano ancor più nello specifico: «Il rilievo batimetrico ha riscontrato fondali poco profondi, con valori massima compresi tra 8,5-9 metri in corrispondenza della fascia centrale dell' area d' intervento e profondità ridotte presso le banchine Chiesa e di Ponente (tra i 5 e i 7 metri di profondità). Pertanto - si specifica ancora nella relazione progettuale consegnata al municipio, sarà necessario procedere a un dragaggio del fondale». --luca barbieri.



Livorno: sequestrate in porto 3 tonnellate di gas refrigeranti

Redazione

LIVORNO Sequestrate nel porto di Livorno 300 bombole di origine e provenienza cinese, del tipo non ricaricabile, contenenti idrofluorocarburi (HFC) a effetto serra e idroclorofluorocarburi (HCFC) che riducono lo strato dell'ozono, per un totale di tre tonnellate e settecento chilogrammi di gas refrigeranti. Il sequestro è stato effettuato nell'ambito dell'attività di contrasto ai traffici illeciti dai funzionari dell'Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) di Livorno, dopo un attento esame documentale e la seguente verifica delle merci. Si tratta di gas utilizzati in impianti di refrigerazione e condizionamento, che, per il forte impatto sull'ambiente, sono soggetti a particolari restrizioni e obblighi. Infatti i Regolamenti CE che disciplinano la materia prevedono per gli importatori l'assegnazione di quote contingentate e particolari autorizzazioni, al fine di ridurre progressivamente l'introduzione e l'utilizzo di questi gas, fino alla completa sostituzione con altri meno impattanti sull'ambiente. Dalla verifica è emerso che la ditta importatrice, con sede nel Lazio ed operante nel settore ricambi ed accessori auto, non risultava assegnataria delle necessarie quote per l'importazione del gas in questione; inoltre le bombole utilizzate erano del tipo non ricaricabile, vietato dal 2007. L'intero carico, del valore di mercato di circa 30.000 euro, è stato sequestrato e l'importatore è stato denunciato all'Autorità Giudiziaria per le violazioni alla normativa sull'utilizzo dei gas fluorurati ad effetto serra e delle sostanze che riducono lo strato dell'ozono. Sono state inoltre elevate sanzioni di tipo amministrativo da 515 a 2.516 euro. L'importante operazione ha richiesto la collaborazione del locale Reparto Antifrode e l'interessamento dell'OLAF (Ufficio Antifrode dell'Unione Europea), al fine di conoscere l'eventuale coinvolgimento di altri soggetti a livello internazionale. Le attività sono state eseguite in stretto collegamento e sotto la direzione della locale Procura. Si tratta di un sequestro di notevole rilevanza soprattutto per le conseguenze sull'ambiente e sulla salute umana che avrebbe potuto avere l'immissione in consumo delle bombole: si pensi che sarebbero state immesse nell'atmosfera 6.800 tonnellate di anidride carbonica (CO2) equiparabili alle emissioni di un'auto di media cilindrata che percorre circa 35 milioni di chilometri.



Dogane: premio San Matteo a 4 livornesi

Distinti nelle attività svolte durante l'emergenza Covid-19

Redazione

ROMA Assegnato a quattro funzionari della Dogana di Livorno il premio nazionale San Matteo dell'Agenzia delle Dogane. Pasquale Dioguardi, Francesco Rapisarda, Mario Dioguardi e Rosario Santoro si sono distinti nello svolgimento delle attività doganali nel periodo di emergenza Covid-19 per l'alto senso di dovere, flessibilità e disponibilità ed aver avuto un ruolo chiave nelle attività di contrasto agli illeciti e alle frodi mediante il coordinamento e/o l'esecuzione di operazioni di rilevanza nazionale/internazionale anche in collaborazione con altre Forze dell'ordine. Queste le motivazioni che hanno indotto i vertici nazionali dell'Agenzia delle Dogane a consegnare loro l'attestato e la medaglia commemorativa nel corso della cerimonia svoltasi lunedì 21 Settembre alla presenza del ministro dell'Economia e delle Finanze, Roberto Gualtieri, affiancato dal direttore generale dell'Agenzia, Marcello Minenna che hanno consegnato i premi. È stata così valorizzata e disciplinata una ricorrenza importante si legge in una nota dell'Agenzia. San Matteo è difatti patrono di doganieri, contabili ed esattori essendo stato pubblicano ed esattore delle imposte, prima di diventare apostolo ed evangelista. Nel 2020 la Conferenza dei Direttori ADM ha scelto di utilizzare tre criteri per effettuare la selezione dei più meritevoli. Infatti la scelta dei più meritevoli è stata effettuata attraverso vari step: tutti i responsabili di Uffici di terzo livello hanno segnalato fino a un massimo di tre nominativi, poi verificati e se del caso validati dai rispettivi Direttori di vertice centrali e territoriali. La direzione generale ha poi individuato le professionalità da premiare tra le candidature così presentate. Pasquale Dioguardi, rientrato alla sede livornese già da qualche mese, è stato premiato per il suo precedente impegno alla guida della Sezione doganale dell'Aeroporto di Pisa, unico aeroporto commerciale attivo per la regione Toscana nel periodo emergenziale, dove si è distinto nello svolgimento delle attività doganali anche legate all'emergenza Covid-19 per l'alto senso del dovere, flessibilità e disponibilità. Francesco Rapisarda (Responsabile dell'Antifrode doganale livornese), Mario Dioguardi e Rosario Santoro sono stati destinatari del premio per aver avuto ruoli chiave nelle recenti attività di contrasto agli illeciti e alle frodi mediante il coordinamento e l'esecuzione di operazioni di rilevanza internazionale anche in collaborazione con altre Forze dell'ordine.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Accordo di programma, oggi la riunione del coordinamento

PIOMBINO E' confermata per oggi alle 15 la riunione di coordinamento dell' accordo di programma Jsw. Intorno al tavolo virtuale si incontreranno con la società, i soggetti istituzionali coinvolti, dai ministeri del Lavoro, dello Sviluppo economico e dell' ambiente, a Regione, **Autorità portuale** e altri enti. In collegamento dal palazzo comunale, il sindaco Francesco Ferrari e l' assessore al Lavoro, Sabrina Nigro. In discussione, quello che gli addetti definiscono Addendum, costituito dagli elementi che integrano l' accordo. Da Roma dovrebbe arrivare almeno l' avvio di una rimodulazione rispetto ai contenuti del piano industriale recentemente tracciato da Jsw. Accento sulla logistica, con la possibilità che Jsw solleciti un prolungamento delle concessioni delle aree portuali assegnate in via temporanea a Piombino Logistics. Un altro elemento di cui si potrebbe iniziare a parlare è quello del rigassificatore per la produzione di gas a basso costo. La novità è stata introdotta durante la presentazione del piano insieme alla produzione di pale eoliche marine e di un nuovo parco eolico, di cuscinetti per l' automotive. Piano il cui impatto, in questa fase, sembra poco presente ma che prevedibilmente non sarà facile da accettare in un territorio che da anni punta alla riqualificazione ambientale. L' incontro con i sindacati è fissato per il 29. -V.P.

V.P.



Un guasto elettrico, poi la notte d'inferno Le ipotesi sul rogo

Ex Tubimar, i primi accertamenti di vigili del fuoco e Mobile escludono il dolo Restano in vigore i divieti sul consumo di verdure a foglia larga, cozze e vongole

L'INDAGINE ANCONA Sembra ancora lungo e tortuoso il percorso necessario a individuare con certezza il punto da dove è partito l'incendio che otto giorni fa ha distrutto l'ex Tubimar, rendendo inagibile un'area di circa 40mila metri quadrati. I vigili del fuoco sono al lavoro per portare sul tavolo del pm Irena Bilotta (che ha aperto un'inchiesta per incendio senza indagati) una primissima relazione che possa indicare alla magistratura la strada da compiere per ulteriori e necessari accertamenti. Non è escluso che il pm possa nominare un proprio consulente. Il report è atteso nel fine settimana. Una traccia, presa in considerazione fin da subito, è legata a un possibile guasto elettrico all'interno dei depositi dati in concessione dall'**Autorità Portuale** a Frittelli Marittime. Proprio questa parte è finita sotto sequestro per mano della procura. È qui che si stanno concentrando gli sforzi degli investigatori. L'ipotesi è che la prima fiammata sia partita dalla zona messa sotto interdizione e deposito di materiali legati alla cantieristica navale. In campo, oltre agli uomini del 115, anche i poliziotti della Squadra Mobile e i carabinieri del Noe per valutare eventuali danni ambientali. Cause accidentali Ad oggi, sembra essere scartata l'ipotesi dolosa. Fin qui, gli accertamenti portati avanti sul campo non hanno fatto emergere aspetti che possano far pensare a un incendio partito per mano di un piromane. La causa dovrebbe essere di natura accidentale. Le ripercussioni del rogo sono enormi, soprattutto dal punto di vista dei danni arrecati al lavoro dei concessionari e alla merce andata distrutta. Ci sono poi ripercussioni sul piano della tutela della salute pubblica. «Non ci sono stati rischi derivanti da inalazione di sostanze tossiche» ha precisato il sindaco Valeria Mancinelli lunedì pomeriggio, nel corso di una conferenza stampa per fare il punto sulle conseguenze dell'incendio. Nell'aria, però, si sono sprigionate diossine e furani, sostanze che potrebbero essersi depositate sul terreno e sulle colture, finendo anche in mare. Proprio per questo, il Comune d'accordo con Arpam e Asur ha previsto una serie di limitazioni per il consumo di determinati alimenti, come le verdure a foglia larga, vongole e cozze. «Tale provvedimento si è reso necessario poiché i molluschi bivalvi sono organismi filtratori e potrebbero accumulare nei giorni successivi all'evento le sostanze eventualmente disperse in acqua (bioaccumulo)» ha spiegato ieri l'Asur in una nota. Campionamenti «Si è contemporaneamente predisposto un piano di campionamenti che verrà attuato dall'UOC Igiene degli alimenti di origine animale dell'Area Vasta 2 Asur Marche nelle prossime settimane, per evidenziare l'effettiva concentrazione delle sostanze tossiche nei molluschi bivalvi. Solo quando si avranno le evidenze che non vi sono pericoli per il consumo di cozze e vongole provenienti dalle zone di mare potenzialmente interessate dall'incendio, verrà ripristinata la possibilità di pescare anche in queste zone». Per le vongole è vietata la pesca e il consumo nel tratto compreso tra Torrette al limite nord di Mezzavalle; per le cozze da Torrette fino al Trave escluso. Ci vorranno almeno due settimane per i risultati. Questa mattina, intanto, è prevista una seduta aperta del Consiglio Comunale interamente dedicata al rogo del 16 settembre. A chiederla sono state a gran voce le opposizioni per fare chiarezza su quanto avvenuto e sulle conseguenze, soprattutto a livello lavorativo, portate dall'inferno di fuoco. Appuntamento alle 9 all'auditorium della Mole.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Federica Serfilippi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Forzare i tempi dell'iter per l'uso dell'area Bunge»

ANCONA In attesa del recupero dell' area ex-Tubimar, «è prioritario il riutilizzo degli spazi già Bunge», anche «forzando i tempi d' acquisizione e utilizzando ogni percorso che ne consenta un uso anche transitorio» e inoltre serve «una rilettura complessiva degli spazi portuali, che spinga anche al superamento dei blocchi che caratterizzano ,da anni, la realizzazione di molte opere fondamentali come la darsena)». È la richiesta che arriva dopo l' incontro che si è svolto nella sede dell' **Autorità Portuale**, chiesto da Cgil, Cisl e Uil territoriali, fortemente preoccupate per l' incendio nell' area ex Tubimar. «Soluzioni innovative, anche se transitorie, possono essere studiate si legge in una nota di Cgil, Cisl, Uil . con il concorso di tutti gli enti, magari contando sulla presenza della ferrovia». Ma affinché ciò avvenga «serve un' azione sinergica tra tutte le istituzioni coinvolte, le parti sociali e le aziende». Per questo le organizzazioni sindacali hanno proposto di istituire un frettoso tavolo di confronto per affrontare questo tema con la nuova amministrazione regionale, il Comune di Ancona e le associazioni di impresa. «La questione è troppo importante - si legge nella nota - per non essere discussa e affrontata con determinazione».

The screenshot shows a newspaper page with the following content:
Un guasto elettrico, poi la notte d'inferno
Le ipotesi sul rogo
Ex-Tubimar, i primi accertamenti di vigili del fuoco e Mobile escludono il dolo. Restano in vigore i divieti sul consumo di verdure a foglia larga, cozze e vongole
I SINDACATI
«Forzare i tempi dell'iter per l'uso dell'area Bunge»
L'articolo discute un incendio avvenuto nell'area ex-Tubimar, collegato a un guasto elettrico. Si menziona l'indagine dei vigili del fuoco e Mobile, che ha escluso il dolo. Si parla di ipotesi sul rogo e di divieti sul consumo di verdure a foglia larga, cozze e vongole. Il titolo principale è "Un guasto elettrico, poi la notte d'inferno. Le ipotesi sul rogo". Sotto il titolo, c'è una foto dell'incendio e un'immagine di un'area portuale. A destra, c'è un riquadro con il titolo "I SINDACATI" e il sottotitolo "«Forzare i tempi dell'iter per l'uso dell'area Bunge»".

Il Nautilus

Napoli

SRM presenta il 7° Italian Maritime Economy Report: Giovedì 1° ottobre

Il Convegno nell' ambito della Naples Shipping Week SRM presenta il nuovo Italian Maritime Economy Report | Napoli, 1° ottobre 2020

Napoli - SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà il 1° ottobre il Settimo Rapporto Annuale 'Italian Maritime Economy' che quest' anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari. La presentazione si svolgerà in presenza, previa registrazione e fino ad esaurimento posti, presso la Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30 nell' ambito della Naples Shipping Week, di cui SRM è il Knowledge Partner. Sarà inoltre possibile seguire il convegno in modalità live streaming. Apriranno i lavori: Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, e il Presidente di SRM, Paolo Scudieri, che ha dichiarato: 'Siamo lieti di presentare il nostro nuovo Rapporto sull' Economia dei trasporti marittimi e la logistica nell' ambito di una manifestazione internazionale come la Naples Shipping Week. Il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile. Il Rapporto è inoltre dedicato all' impatto del Covid-19 sul nostro sistema marittimo e analizza, anche attraverso l' uso di geomappe, quali possono essere i driver per la ripartenza. Illustreremo i nuovi modelli portuali e un focus sarà dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti della Pandemia'. Di questi argomenti - dopo la presentazione del Rapporto a cura di Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM, e Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy SRM - ne discuteranno: Andrea Angelino, CFO Country Italia Enel e AD Enel Logistics; Ferdinando Nelli Feroci, Presidente IAI - Istituto Affari Internazionali; Paolo Garonna, Segretario Generale FeBAF - Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; Mario Mattioli, Presidente Confindarma; e Daniele Rossi, Presidente **Asoporti**. È previsto l' intervento in video del Presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro. **ISCRIVITI ALL' EVENTO IN PRESENZA REGISTRATI ALLO STREAMING**



Informazioni Marittime

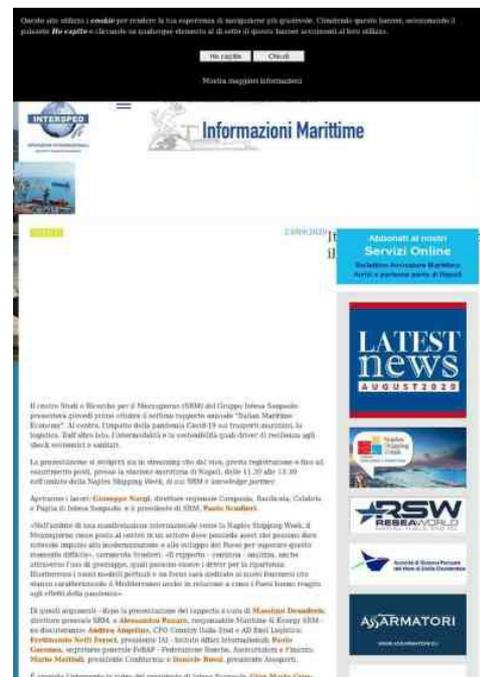
Napoli

Italian Maritime Economy, presentazione il primo ottobre

All' interno della Naples Shipping Week, il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa San Paolo pubblicherà il nuovo rapporto annuale

Il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) del Gruppo Intesa Sanpaolo presenterà giovedì primo ottobre il settimo rapporto annuale "Italian Maritime Economy". Al centro, l' impatto della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi, la logistica. Dall' altro lato, l' intermodalità e la sostenibilità quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari. La presentazione si svolgerà sia in streaming che dal vivo, previa registrazione e fino ad esaurimento posti, presso la stazione marittima di Napoli, dalle 11.30 alle 13.30 nell' ambito della Naples Shipping Week, di cui SRM è knowledge partner . Apriranno i lavori: Giuseppe Nargi , direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, e il presidente di SRM, Paolo Scudieri . «Nell' ambito di una manifestazione internazionale come la Naples Shipping Week, il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile», commenta Scudieri. «Il rapporto - continua - analizza, anche attraverso l' uso di geomappe, quali possono essere i driver per la ripartenza.

Illustreremo i nuovi modelli portuali e un focus sarà dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti della pandemia». Di questi argomenti - dopo la presentazione del rapporto a cura di Massimo Deandreis , direttore generale SRM, e Alessandro Panaro , responsabile Maritime & Energy SRM - ne discuteranno: Andrea Angelino , CFO Country Italia Enel e AD Enel Logistics; Ferdinando Nelli Feroci , presidente IAI - Istituto Affari Internazionali; Paolo Garonna , segretario generale FeBAF - Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; Mario Mattioli , presidente Confitarma; e Daniele Rossi , presidente **Assoporti**. È previsto l' intervento in video del presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro .



Italian Maritime Economy Report: VII edizione

Al centro gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica

Redazione

NAPOLI Il VII Italian Maritime Economy Report, stilato da Srm, il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, verrà presentato nell'ambito della Naples Shipping Week (di cui Srm è il Knowledge Partner), giovedì 1 Ottobre. Al centro dell'analisi di quest'anno gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari. La presentazione si svolgerà in presenza, previa registrazione e fino ad esaurimento posti, alla Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30, ma sarà possibile seguire il convegno anche in modalità live streaming. Apriranno i lavori Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, e il presidente di Srm, Paolo Scudieri. Siamo lieti di presentare il nostro nuovo Rapporto sull'Economia dei trasporti marittimi e la logistica nell'ambito di una manifestazione internazionale come la Naples Shipping Week ha detto. Il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile. L'impatto della pandemia viene analizzato nel rapporto anche attraverso l'uso di geomappe, illustrando i nuovi modelli portuali con un focus dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti dell'emergenza. Dopo la presentazione del Italian Maritime Economy Report a cura di Massimo Deandreis, direttore generale Srm, e Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy SRM, ne discuteranno: Andrea Angelino, Cfo Country Italia Enel e ad Enel Logistics; Ferdinando Nelli Feroci, presidente Iai (Istituto affari internazionali), Paolo Garonna, segretario generale FeBAF (Federazione banche, assicurazioni e finanza), Mario Mattioli, presidente Confitarma e Daniele Rossi, presidente **Asoporti**. Previsto inoltre l'intervento in video del presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro.



SRM presenta il 7° Italian Maritime Economy Report

Giovedì 1° ottobre, il Convegno nell' ambito della Naples Shipping Week Napoli, 23 settembre 2020 - SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenterà il 1° ottobre il Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" che quest' anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari. La presentazione si svolgerà in presenza, previa registrazione e fino ad esaurimento posti, presso la Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30 nell' ambito della Naples Shipping Week , di cui SRM è il Knowledge Partner . Sarà inoltre possibile seguire il convegno in modalità live streaming. Apriranno i lavori: Giuseppe Nargi , Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo, e il Presidente di SRM, Paolo Scudieri, che ha dichiarato: "Siamo lieti di presentare il nostro nuovo Rapporto sull' Economia dei trasporti marittimi e la logistica nell' ambito di una manifestazione internazionale come la Naples Shipping Week. Il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile. Il Rapporto è inoltre dedicato all' impatto del Covid-19 sul nostro sistema marittimo e analizza, anche attraverso l' uso di geomappe, quali possono essere i driver per la ripartenza. Illustreremo i nuovi modelli portuali e un focus sarà dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti della Pandemia". Di questi argomenti - dopo la presentazione del Rapporto a cura di Massimo Deandreis , Direttore Generale SRM, e Alessandro Panaro , Responsabile Maritime & Energy SRM - ne discuteranno: Andrea Angelino , CFO Country Italia Enel e AD Enel Logistics; Ferdinando Nelli Feroci , Presidente IAI - Istituto Affari Internazionali; Paolo Garonna , Segretario Generale FeBAF - Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; Mario Mattioli , Presidente Confitarma; e Daniele Rossi , Presidente **Assoport**. È previsto l' intervento in video del Presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro.



Conferenza sul Gnl diffusa da AdSp MAM

Si terrà il 2 Ottobre nell'ambito di Naples Shipping Week

Redazione

BARI Venerdì 2 Ottobre dalle ore 11.30 alle 13, nell'ambito della Naples Shipping Week, si terrà una conferenza dal titolo: #GNL infrastructures & Logistics. Nel corso del dibattito saranno affrontati i seguenti temi: cosa succede nel Mediterraneo sul Gnl?; disponibilità del Gnl in Italia a breve-medio termine; i progetti in corso per infrastrutture di approvvigionamento, stoccaggio e distribuzione Gnl nei porti italiani; Gnl: il futuro a medio termine del bunkeraggio e palestra per i vettori energetici non carbon-based; certificazione di impianti e personale per l'operatività Gnl in ambito portuale; gli impianti a servizio del retroporto logistico. Trattandosi di una tematica di strettissima attualità, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale ha chiesto e ottenuto dall'organizzazione dell'evento la possibilità di consentire la diffusione gratuita della conferenza, al fine di favorire un'ampia conoscenza di benefici e impatti del combustibile più ecologico attualmente in uso. Gli organi di informazione o i cittadini che volessero assistere alla conferenza possono accedere attraverso il link: <https://www.nsweek.com/partecipa/> Pagina di dettaglio conferenza sul sito: <https://www.nsweek.com/programma-pst2020/gnl-infrastructures-logistics/> Link al post sulla pagina Facebook di P&ST <https://www.facebook.com/portshippingtech/photos/a.302748056419528/3860681540626144/>. Alla conferenza è prevista la partecipazione di Alberto Moroso, presidente nazionale ATENA e gli interventi di Rafael Schmill, Associate Partner PwC Strategy& su GNL: il futuro verde del bunkeraggio, ed a seguire quelli di Diego Gavagnin, coordinatore ConferenzaGNL; Andrea Arzà, presidente Assogasliquidi/Federchimica; Mario Dogliani, direttore generale Fondazione CS Mare su Sustainable Development Goals nel Mediterraneo: il ruolo di GNL ed idrogeno; Massimiliano Mezzani, Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del porto di Milazzo, Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera, su Le operazioni di bunkeraggio di GNL. L'esperienza del porto della Spezia.

Rapporti tesi con San Cataldo container terminal e Uiltrasporti abbandona il tavolo di confronto

Le speranze che potesse essere una riunione chiarificatrice sono naufragate subito. Ieri, a mezzogiorno, sindacati e management di San Cataldo container terminal - la controllata della multinazionale turca Yilport concessionaria della banchina del Molo Polisetoriale di Taranto - si sono incontrati per accorciare le distanze sulle previsioni del piano industriale e occupazionale triennale. Niente da fare. Restano i problemi sulle differenze di vedute e c'è da registrare lo strappo della Uiltrasporti che ha abbandonato il tavolo della trattativa. La rottura si era concretizzata già il 3 settembre quando Yilport aveva esplicitato il piano industriale triennale che le organizzazioni sindacali avevano subito bollato come estremamente conservativo soprattutto per quanto riguarda la movimentazione dei container. Venerdì scorso c'era stato un vertice coordinato dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Sergio Prete propedeutico a ricucire lo strappo. Nella riunione in **Authority** era stata ribadita la volontà comune di supporto e valorizzazione del progetto complessivo di sviluppo con l'invito a parlarsi di nuovo. Ieri, dunque, ci si aspettava un riavvicinamento tra sindacati e Scct ma sono emerse nuovamente criticità. «Non sono state fornite le opportune risposte circa il mancato rispetto del piano industriale emergenziale condiviso con le organizzazioni sindacali che ancora vede disattesa l'assunzione di più di dieci unità lavorative sulle 71 concordate - racconta Carmelo Sasso, segretario generale della Uiltrasporti -. Non sono state fornite le dovute informazioni circa l'affidamento del servizio di vigilanza in outsourcing che, prevedendo una clausola sociale per i lavoratori della Taranto port work agency (l'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale dei lavoratori ex Tct ndc), avrebbe dovuto coinvolgere ulteriori lavoratori. Infine, non abbiamo ricevuto risposta alcuna sull'aderenza del piano industriale a quanto dettato dall'atto concessorio: di fatto è stata rimandata a data da destinarsi la presentazione di un nuovo piano». La discrepanza tra quanto previsto dalla concessione e quanto contenuto nelle previsioni post Covid del piano triennale di Yilport resta il problema fondamentale. Nell'atto concessorio di 49 anni, ci sono tra l'altro dei paletti ben definiti che prevedono penalità qualora non vengano rispettati numeri e obiettivi. Non solo. Nella fase iniziale della ripartenza di luglio, i sindacati avevano dato ampia disponibilità pur di movimentare qualche nave: «Alla richiesta di trasformazione a tempo indeterminato dei contratti dei rizzatori che si sono tanto spesi durante la fase di avvio del terminal - prosegue Sasso - la Scct ha risposto che sta ancora valutando se confermare nuovamente tali contratti mantenendo, eventualmente, la forma a tempo determinato. I lavoratori con contratto trimestrale hanno operato con le gru di bordo senza l'ausilio della tecnologia e con uno sforzo maggiore: ci saremmo aspettati un riconoscimento». Uiltrasporti ha abbandonato la riunione non condividendo nessuna delle posizioni aziendali espresse dopo un'ora e, nelle prossime ore, «si valuteranno con gli amici del direttivo le opportune iniziative da mettere in campo a tutela del territorio e dei lavoratori portuali». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Port News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

A Gioia Tauro si rimorchia meglio

Il **porto di Gioia Tauro** avrà presto un nuovo rimorchiatore per le ultra large containership. La nuova unità, costata 7,5 milioni di euro, è stata infatti appena consegnata dalla società Damen alla Con. Tug, joint venture paritetica fra MCT (Medcenter Container Terminal, controllata da MSC) e il Gruppo Scafi. Il nuovo rimorchiatore ha una lunghezza di 27 metri, larghezza di 13 metri, una capacità di tiro al punto fisso superiore alle 80 tonnellate e una potenza pari a 5mila KW. Inoltre è dotato di due motori in grado di generare una potenza di 6mila cavalli.

Focus Interventi Interviste News: Espo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

23 settembre 2020 - **Notizie**
Unità consegnata alla società Con.Tug
A Gioia Tauro si rimorchia meglio
 di Redazione

Il porto di Gioia Tauro avrà presto un nuovo rimorchiatore per le ultra large containership. La nuova unità, costata 7,5 milioni di euro, è stata infatti appena consegnata dalla società Damen alla Con. Tug, joint venture paritetica fra MCT (Medcenter Container Terminal, controllata da MSC) e il Gruppo Scafi.

Il nuovo rimorchiatore ha una lunghezza di 27 metri, larghezza di 13 metri, una capacità di tiro al punto fisso superiore alle 80 tonnellate e una potenza pari a 5mila KW. Inoltre è dotato di due motori in grado di generare una potenza di 6mila cavalli.

Menu: Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, Containership, Coronavirus, Crociere, Infrastrutture, Logistica Portuale, Porto di Livorno, Riforma portuale, Traffici marittimi.

L'Unione Sarda

Cagliari

Molo Rinascita. Sbarcati 380 turisti: visite in sicurezza al Poetto, nei musei e fuori città

La "Diadema" rompe il lockdown

Dopo sette mesi d'assenza una nave da crociera ormeggia in porto

L'ultima nave da crociera a "gettar l'ancora" nel porto di Cagliari era stata la Spirit of Discovery. Era la mattina del 6 febbraio. Data d'inizio - almeno per il movimento crocieristico diretto in Sardegna - del lungo periodo di stop forzato dovuto alla pandemia Covid. Sette mesi dopo è toccato alla Costa Diadema, ieri mattina verso le nove, rompere il silenzio e ormeggiare di nuovo nelle banchine del molo Rinascita. A bordo 380 passeggeri. Tutti italiani. Gruppi organizzati e giovani coppie da mesi in attesa e desiderosi di riprendere a navigare in Mediterraneo. La ripresa Un graduale segnale di ripresa per l'industria crocieristica - per dirla con il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** - che negli anni scorsi aveva visto la Sardegna, e Cagliari in particolare, tra le mete più gettonate. «Quello di ieri è un timido segnale di riapertura dell'Isola al mercato delle crociere - ha commentato Massimo Deiana - ma, allo stesso tempo, uno scalo dall'alto valore simbolico che restituisce l'unico pezzo mancante di normalità al **sistema portuale** sardo che, nonostante il blocco totale della primavera, ha sempre garantito la totale operatività». Misure rigorose Un viaggio tra Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Cagliari (ieri sera la ripartenza verso La Spezia e Genova) all'insegna della sicurezza. Tutte le misure necessarie per allontanare il rischio contagi sono state adottate. «Sono certo che questo sarà un test incoraggiante - ha aggiunto Deiana - che ci consentirà di salvare l'ultimo frangente del 2020 e programmare una nuova stagione 2021 per consentire ai crocieristi di apprezzare con serenità le bellezze del nostro territorio». Perché ieri i turisti arrivati in porto, già sottoposti ai tamponi alla partenza da Genova, hanno potuto partecipare ad alcune visite sia dentro Cagliari che fuori città e che hanno interessato il Poetto, alcuni musei cittadini e tre walking tour. «Sono felice che Costa crociere abbia ripreso le attività», ha detto il sindaco, Paolo Truzzu, «per la città lo sbarco di tanti viaggiatori provenienti dalle navi da crociera rappresenta una voce importante per le nostre attività turistiche. Le vicende legate al Covid sono state molto negative per il tessuto economico, apprezziamo coraggio e organizzazione della società nell'affrontare il tempo nuovo che stiamo vivendo». Per Carlo Schiavon, country manager di Costa crociere, «Cagliari rappresenta un porto importante per la ripartenza». Il futuro Se la Diadema (che nelle prossime settimane sarà di nuovo in città con due crociere riservate al mercato francese) ha fatto da apripista nelle strade del mare che portano in Sardegna, sarà l'ammiraglia Costa Smeralda, da metà ottobre e per tutto novembre, a consolidare la rotta. Ogni settimana la nave ormeggerà al molo Rinascita e non solo con turisti italiani. I ritardi Una toccata, quella della Diadema, che arriva con un mese di ritardo rispetto alle iniziali previsioni dell'AdSp ma che, comunque, riporta la Sardegna a riaffacciarsi sul mercato dopo il blocco sanitario totale che ha generato, finora, una perdita di circa 140 scali sui 180 totali previsti in calendario per il 2020. Andrea Piras.



Crociere: a Cagliari Costa Diadema, la prima dopo lockdown

Solo escursioni protette in città e al Poetto

Prima nave da crociera a Cagliari dopo il buio del lockdown: da questa mattina c'è la Costa Diadema. La nave, che è la seconda della compagnia italiana a riprendere il mare con ospiti a bordo, è arrivata in porto alle 9. È un viaggio dedicato alla riscoperta, in sicurezza, del meglio dell' Italia. L' itinerario, riservato solo a ospiti residenti in Italia, è partito da Genova sabato 19 settembre, ha fatto tappa a Civitavecchia, Napoli e Palermo e nei prossimi giorni toccherà anche La Spezia, prima di rientrare nuovamente a Genova. Dopo questa prima partenza, nelle prossime settimane la nave sarà di nuovo a Cagliari per due crociere riservate al mercato francese. Da metà ottobre a metà novembre anche l' ammiraglia Costa Smeralda, la prima nave della compagnia alimentata a Lng, farà scalo a Cagliari ogni settimana. Nel 2021 la presenza di Costa crescerà ulteriormente: da marzo sino a novembre un' altra nave della compagnia arriverà a Cagliari ogni settimana, nell' ambito di un itinerario nel Mediterraneo occidentale che verrà annunciato nei prossimi giorni. "Per la città di Cagliari - sottolinea il sindaco Paolo Truzzu - lo sbarco di tanti viaggiatori provenienti dalle navi da crociera rappresenta una voce importante per le nostre attività turistiche. Le vicende legate al Covid sono state molto negative per il tessuto economico; apprezziamo dunque coraggio e organizzazione della società nell' affrontare il tempo nuovo che stiamo vivendo". Per Massimo Deiana, presidente dell' Autorità del Mare di Sardegna, un test incoraggiante: "ci consentirà di salvare l' ultima parte del 2020 e programmare un 2021 in maniera tale da permettere ai crocieristi, nonostante i rigidi protocolli sanitari, di apprezzare con serenità le bellezze del territorio". Le destinazioni comprese nell' itinerario di Costa Deliziosa potranno essere visitate esclusivamente con escursioni protette organizzate dalla compagnia in gruppi ristretti di persone, con controllo della temperatura prima di uscire e di rientrare a bordo, e utilizzo di mezzi igienizzati. Per quanto riguarda Cagliari, le escursioni prevedono tre diversi tour della città, e due alla spiaggia del Poetto. (ANSA).



Le crociere si riaffacciano sulla Sardegna, oggi a Cagliari il primo scalo post lockdown della Costa Diadema

È un timido segnale di ripresa per l'industria crocieristica nell'Isola, l'ultimo pezzo per la completa operatività degli scali di competenza dell'AdSP, questa mattina, alle 9.30, la Costa Diadema ha effettuato il primo ormeggio post lockdown nel capoluogo sardo con circa 380 passeggeri a bordo. Uno scalo che, a sette mesi di distanza dall'unico arrivo registrato nell'isola per il 2020, quello della Spirit of Discovery dello scorso 6 febbraio a Cagliari, proietta il sistema portuale della Sardegna verso un graduale ritorno alla totale normalità. Crociera tutta italiana, quella odierna, sottoposta a protocolli sanitari rigidissimi. Una vera e propria bolla di sicurezza che accompagna tutti gli ospiti, a partire dal tampone ad inizio viaggio a Genova, passando per il distanziamento sociale a bordo, fino alle più severe norme di comportamento nel corso delle attività escursionistiche che, nel caso di Cagliari, hanno interessato il Poetto, la visita ad alcuni musei cittadini e tre walking tour. Una toccata, quella della Diadema, che arriva con un mese di ritardo rispetto alle iniziali previsioni dell'AdSP, ma che, comunque, riporta la Sardegna a riaffacciarsi sul mercato dopo il blocco sanitario totale che ha generato, finora, una perdita di circa 140 scali sui 180 totali previsti in calendario per il 2020. "Quello odierno è un timido segnale di riapertura dell'Isola al mercato delle crociere - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - ma, allo stesso tempo, uno scalo dall'alto valore simbolico che restituisce l'unico pezzo mancante di normalità al sistema portuale sardo che, nonostante il blocco totale della primavera, ha sempre garantito la totale operatività. Un primo e concreto risultato che arriva a termine di una proficua interlocuzione dell'AdSP con la compagnia crocieristica e gli altri attori istituzionali coinvolti. Da parte nostra sono state adottate tutte le misure necessarie per garantire, in modo discreto, la sicurezza dei passeggeri. Sono certo che questo sarà un test incoraggiante che ci consentirà di salvare l'ultimo frangente del 2020 e programmare una nuova stagione 2021 in maniera tale che, nonostante i rigidi protocolli sanitari, venga permesso ai crocieristi di apprezzare con serenità le bellezze del territorio".



Costa Diadema...e la Sardegna riparte

Per l'AdSp sarda persi circa 140 scali sui 180 totali previsti

CAGLIARI Lo scalo sardo di Cagliari riprende piano piano con il settore delle crociere, con l'arrivo stamani della Costa Diadema. Si tratta del primo ormeggio post lockdown nel capoluogo sardo con circa 380 passeggeri a bordo che, dopo sei mesi dall'unico arrivo registrato nell'isola per il 2020, quello della Spirit of Discovery dello scorso 6 Febbraio a Cagliari, proietta il sistema portuale della Sardegna verso un graduale ritorno alla totale normalità. Quella della Costa Diadema è una crociera sottoposta al massimo dei controlli sanitari, che la rende, per i turisti italiani a bordo, una vera e propria bolla di sicurezza che accompagna tutti gli ospiti, a partire dal tampone ad inizio viaggio a Genova, passando per il distanziamento sociale a bordo, fino alle più severe norme di comportamento nel corso delle attività escursionistiche che, nel caso di Cagliari, hanno interessato il Poetto, la visita ad alcuni musei cittadini e tre walking tour. La Diadema sarebbe dovuta arrivare, secondo le previsioni dell'Autorità di Sistema portuale del mar di Sardegna, lo scorso mese, ma che è comunque una buona notizia che riporta la Sardegna a riaffacciarsi sul mercato dopo il blocco sanitario totale che ha generato, finora, una perdita di circa 140 scali sui 180 totali previsti in calendario per il 2020. Quello odierno è un timido segnale di riapertura dell'isola al mercato delle crociere -spiega il presidente **AdSp** Massimo Deiana- ma, allo stesso tempo, uno scalo dall'alto valore simbolico che restituisce l'unico pezzo mancante di normalità al sistema portuale sardo che, nonostante il blocco totale della primavera, ha sempre garantito la totale operatività. Un primo e concreto risultato che arriva a termine di un confronto serrato tra **AdSp** con la compagnia crocieristica e gli altri attori istituzionali coinvolti. Da parte nostra -continua Deiana- sono state adottate tutte le misure necessarie per garantire, in modo discreto, la sicurezza dei passeggeri. Sono certo che questo sarà un test incoraggiante che ci consentirà di salvare l'ultimo frangente del 2020 e programmare una nuova stagione 2021 in maniera tale che, nonostante i rigidi protocolli sanitari, venga permesso ai crocieristi di apprezzare con serenità le bellezze del territorio.

Redazione



Port News

Cagliari

La Diadema sbarca a Cagliari

Questa mattina, alle 9.30, la Costa Diadema ha effettuato il primo ormeggio post lockdown nel porto di Cagliari, con circa 380 passeggeri a bordo. A sette mesi di distanza dall' unico arrivo registrato nell' isola per il 2020 - quello della Spirit of Discovery dello scorso 6 febbraio a Cagliari - lo scalo della Diadema viene salutato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna come un importante passo in avanti verso il graduale ritorno alla normalità. La toccata della Diadema, che arriva con un mese di ritardo rispetto alle iniziali previsioni dell' AdSP, riporta la Sardegna a riaffacciarsi sul mercato dopo il blocco sanitario totale che ha generato, finora, una perdita di circa 140 scali sui 180 totali previsti in calendario per il 2020. 'Quello odierno è un timido segnale di riapertura dell' Isola al mercato delle crociere - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - ma, allo stesso tempo, uno scalo dall' alto valore simbolico che restituisce l' unico pezzo mancante di normalità al sistema portuale sardo che, nonostante il blocco totale della primavera, ha sempre garantito la totale operatività".

REDAZIONE PORT NEWS

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below that is the PORT NEWS logo and a search bar. The main content area features a large image of the Costa Diadema cruise ship. Below the image is the article title "Primo ormeggio post-lockdown La Diadema sbarca a Cagliari" and a sub-headline "di Redazione Port News". The article text is partially visible, starting with "Questa mattina, alle 9.30, la Costa Diadema ha effettuato il primo ormeggio post lockdown nel porto di Cagliari, con circa 380 passeggeri a bordo." To the right of the article is a sidebar with various news categories such as Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, Coronavirus, and others.



Pontile di Giammoro, opere riprese

pace del mela Pontile di Giammoro: dopo le difficoltà dei mesi scorsi i lavori sono ripresi e, cosa confortante, stanno proseguendo con regolarità al punto da indurre l' **Autorità portuale** ad affermare, con una grande dose di ottimismo che l' infrastruttura potrebbe essere pronta già entro la fine di quest' anno. Sarebbe un record e sicuramente un miracolo visto le traversie che hanno caratterizzato l' avvio dei lavori in mare dopo che l' impresa Ricciardello aveva completato la parte a terra. A questo punto, considerato che poi ci sono i tempi dei collaudi, sarà bene muoversi parallelamente per assegnare la gestione del pontile. Capire se dovrà essere la stessa **Autorità** di sistema a gestirlo oppure, come si sostiene, affidarlo ad una gestione privata attraverso un bando pubblico. E a ciò si lega anche la funzionalità della stessa opera che non sarà solo al servizio della Duferdofin - che sarà comunque il principale fruitore visto che il trasporto via mare dei prodotti finiti significherà anche una economia delle spese e quindi una maggiore competitività sui mercati - ma anche di altre realtà commerciali. Importante in tal senso la nuova viabilità di servizio che si sta realizzando. E non si può neppure escludere che a Giammoro possa confluire quel traffico commerciale che da sempre gli amministratori di Milazzo hanno auspicato per dare al porto mamertino una funzione prevalentemente turistica. E il progetto del porto Hub ancora in fase embrionale potrebbe essere una prima risposta. Non c' è dubbio che l' **Autorità portuale** a questo punto dovrà fare chiarezza. g.p. L' **Autorità** portuale è ottimista: possibile conclusione a fine anno.

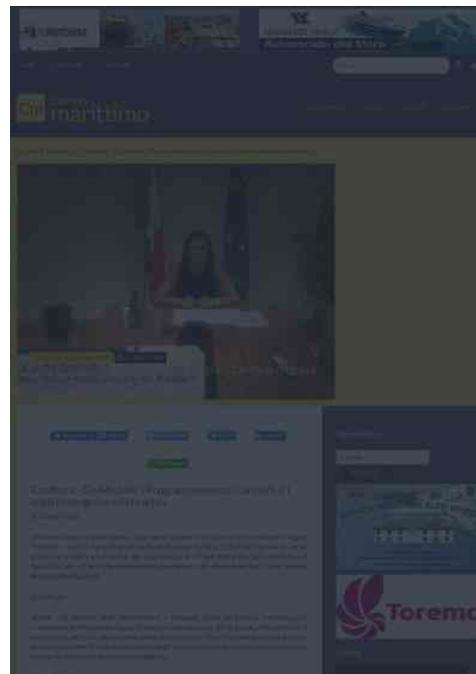


Corriere Marittimo

Focus

Confetra - De Micheli: «Programmeremo i cantieri, o i soldi rimangono sulla carta».

23 Sep, 2020 «Abbiamo lanciato Italia veloce» -interviene il ministro De Micheli a conclusione di Agorà Confetra - «sarà il cuore delle proposte che faremo anche sul piano del Recovery » -«è un piano che si ispira alla realtà e alla concretezza, le infrastrutture che abbiamo deciso di finanziare per prime e che riteniamo possano essere utili alla competitività delle aziende della logistica italiana» Lucia Nappi ROMA - La ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, intervenuta in conclusione dell' Assemblea Agorà Confetra, risponde senza giri di parole, nello stile che la caratterizza, alle forti sollecitazioni mosse dal presidente Guido Nicolini, ma anche da parte dei rappresentanti di tutto il comparto e degli stakeholder che durante la mattinata si sono susseguiti ai microfoni dell' Assemblea digitale. Cuneo Fiscale In merito alla riduzione del cuneo fiscale, chiesto a viva voce dal presidente di Confetra, con una politica che andasse a intervenire soprattutto sul costo del lavoro, con aiuti per alleggerire il conto economico delle imprese per il settore della logistica (circa 800 mila addetti diretti e 2,5 milioni addetti indiretti). «Il costo del lavoro è quasi sempre la principale voce dei costi di bilancio delle nostre aziende» aveva sottolineato Nicolini. Sulla questione la ministra ha detto: «Stiamo lavorando alacremente per fare una valutazione seria del prossimo step della riduzione fiscale , il primo step entrato in vigore a luglio vedeva esclusivamente la riduzione del cuneo fiscale a favore dei lavoratori, perchè c' era quel tipo di esigenza decisa nella legge di bilancio del 2020». Digitalizzazione: Sul tema digitale De Micheli ha specificato: «Guardiamo ad una politica orizzontale che è quella degli investimenti sulla digitalizzazione, che non riguarda solo il ministero dello sviluppo economico, ma riguarda anche una incentivazione sulle aziende dimensionalmente più piccole affinché accedano a costi ragionevoli alla grande opportunità dell' infrastruttura digitale». Politica burocratica Sulla questione della burocrazia la ministra ha detto di guardare non ad una grande riforma della burocrazia, come più volte annunciata nel corso degli anni dai molti governi, ma di mirare più concretamente a riforme indirizzate a specifici settori: «Per ottenere dei risultati veri - ha specificato - ci dobbiamo concentrare interventi che siano mirati sui settori, solo così possiamo ottenere maggiori risultati e concordare con le amministrazioni coinvolte in maniera più puntuale e dettagliata. Sono le piccole grandi rivoluzioni alleggeriscono la vita». Decreto Semplificazioni «Il DI Semplificazioni oggettivamente si è concentrato sul fronte Appalti» - «Però se noi vogliamo affrontare le 133 autorizzazioni portuali e le oltre 400 autorizzazioni sulla filiera della logistica sarà più facile fare un' operazione mirata sia sul piano politico che sul piano tecnico , piuttosto che un' operazione orizzontale». Organizzazione del lavoro «Il ministero dei trasporti vuole aprire un confronto con i sindacati sulla questione dell' organizzazione del lavoro in tutta la filiera logistica, per difendere e migliorare le condizioni del lavoro. Abbiamo l' esigenza di qualificare di riorganizzare e riconoscere economicamente anche la riorganizzazione rispetto al lavoro che cambia». Infrastrutture, Italia veloce Tra le politiche da affrontare a breve termine, De Micheli mette in cima alla lista il piano delle infrastrutture a supporto della logistica, un piano che non sia «immaginario» - sottolinea « abbiamo lanciato Italia veloce, che sappiamo possa essere anche migliorato» - «sarà il cuore delle proposte che faremo anche sul piano del Recovery » -«è un piano che si ispira alla realtà e alla concretezza, le infrastrutture che abbiamo deciso di finanziare per prime e che riteniamo possano essere utili alla competitività delle aziende della logistica italiana» - Sulla tempistica la ministra è chiara, una volta presentato il piano della ripresa all' Europa, sarà data una programmazione alle Regioni in merito ai cantieri da aprire di porti,





Corriere Marittimo

Focus

fare una programmazione puntuale, altrimenti quei soldi rimangono sulla carta ». Ed è proprio sulla tempistica che ritorna Nicolini a conclusione dei lavori, - «ministra, sui tempi la terremo marcata» facendo eco alle domande della presidente di Fedespedi Silvia Moretto che proprio sui tempi del Recovery chiedeva certezze - «la fase è arrivata - conclude il presidente di Confetra- la fase finale è questa e dobbiamo in questi prossimi due mesi, avere le idee chiare su cosa potremo fare».

"Concretezza e realismo devono guidare le opere"

L'intervento della ministra De Micheli all'Agorà di Confetra

Giulia Sarti

LIVORNO La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli lo ripete più volte nell'intervento con cui ha chiuso l'Agorà di Confetra questa mattina: Le nostre opere devono essere guidate dalla concretezza e dal realismo. Quello che abbiamo affrontato durante il lockdown -dice in apertura del collegamento in video conferenza- è stato complesso, ma ci è servito a immaginare e costruire percorsi in cui nessuno si era mai cimentato e ha messo sotto gli occhi di tutti il valore ricoperto dalla logistica nel nostro Paese. Adesso -sottolinea- dobbiamo dividere la strategia in quello che dobbiamo fare nei prossimi giorni, con una fase emergenziale diversa, ma ancora in atto e quello che c'è da fare nel medio periodo, cosa che avrà a che fare non solo con il Recovery fund. Le opere finanziate con questo strumento saranno messe in cantiere, ma accanto ad esse, ce ne sono altre che possono essere fatte a prescindere dalle risorse che ci saranno destinate. In questo scenario ci sono per la De Micheli quattro politiche orizzontali da realizzare: 1. Intervenire sulla politica fiscale 2. Investire sulla digitalizzazione 3. Affrontare la questione della riforma burocratica 4. Aprire un confronto con il mondo del lavoro per qualificarlo e riorganizzarlo Il lavoro dopo l'emergenza cambierà e in questo senso è importante sapere leggere e governare i cambiamenti. Cambiamenti che saranno regolati da quello che sarà fatto nei prossimi giorni: Dobbiamo lavorare su interventi realizzabili e ragionevoli, con un piano delle infrastrutture a supporto della logistica lanciato con il piano Italia Veloce. Priorità di finanziamento sarà data alle opere che possano essere utili per la competitività delle aziende, valutate secondo una serie di misuratori numerici che analizzino i porti in espansione e competitivi col resto d'Europa. Quello che avevamo pensato di fare in 15 anni -prosegue- grazie al Recovery fund potrà essere portato a termine in 8, lo stesso tempo in cui completeremo i corridoi ferroviari che ci collegano al Nord Europa. In questo disegno l'obiettivo è garantire alla logistica quel supporto infrastrutturale e modello organizzativo che andrà attivato nei prossimi 12 mesi con concretezza e realismo.



Shipping Italy

Focus

Prime 'rivelazioni' della De Micheli sui progetti portuali dentro al Recovery Plan

Qualche infrastruttura portuale nel Recovery Plan alla fine dovrebbe essere inserita, a differenza di quanto risultava da un primo elenco di progetti emerso pubblicamente la scorsa settimana dove non ce n'era traccia. Parlando in audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, la ministra Paola De Micheli ha infatti rivelato che uno dei filoni che compongono il più articolato schema di opere selezionate è dedicato a 'green ports e logistica sostenibile'. "Si propone di migliorare la resilienza del Paese sostenendo la transizione verde e digitale per promuovere la crescita sostenibile attraverso l'implementazione degli interventi per lo sviluppo dei porti e l'accessibilità portuale, la realizzazione del piano nazionale cold ironing, la riconversione della flotta navale nazionale in chiave ambientale innovativa, la sostituzione della modalità di trazione dei mezzi su gomma adibiti all'autotrasporto con modalità sostenibili e il rinnovo dei locomotori e dei carri (ferroviari, ndr) merci, la digitalizzazione del sistema logistico nazionale" ha affermato la ministra. Alle obiezioni dell'opposizione di Governo presente in Commissione trasporti che chiedeva numeri e informazioni più precise sulle opere selezionate per essere inserite all'interno del Recovery Plan, la De Micheli ha risposto che "fino a quando tutto il Piano nazionale per la ripresa e la resilienza non sarà concordato con il Governo" non verrà rilasciato un elenco di opere e relativi numeri. Ha però aggiunto che non si discosterà "da quanto è stato inserito lo scorso luglio nell'Allegato al Def", perciò l'identikit delle opere che verranno inserite nel Recovery Plan va ricercate fra quella ventina che lo stesso Ministero dei Trasporti aveva selezionate come prioritarie e immediatamente cantierabili già a inizio agosto. Non a caso la Ministra ha sottolineato a voce alta che "chi non apre il cantiere entro il 2023 i fondi li perde".



Decarbonizzare il trasporto marittimo: il piano ESPO

Bruxelles. Il processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo non è così semplice come vogliono far credere i sostenitori del green deal. Gli armatori sono consapevoli che il trasporto marittimo dovrà prepararsi e iniziare il percorso di decarbonizzazione della navigazione; si dovrà iniziare con il gas, che per ora rappresenta la migliore scelta di carburante per le prossime due generazioni di navi. Sicuramente aspettare la migliore e perfetta scelta del carburante non aiuterà a far fronte al riscaldamento globale: GNL e il GPL offrono entrambi vantaggi immediati di riduzione del carbonio che vanno dal 15 al 25%. Se ne discusso ieri in un webinar dedicato. Ricordiamo che le emissioni di gas serra (GHG) delle navi non erano incluse nell' accordo di Parigi del 2015 sul clima. Nel 2018, l' IMO ha adottato una strategia iniziale sui gas serra dovute al trasporto marittimo ed eliminarle gradualmente il prima possibile. L' obiettivo è ridurre l' intensità media di carbonio (CO2 per tonnellata/miglio) di almeno il 40% entro il 2030 e del 70% nel 2050, e ridurre le emissioni totali di almeno il 50% entro il 2050, rispetto al 2008. Per soddisfare tutte le richieste, il settore del trasporto marittimo deve subire una transizione globale verso combustibili e fonti energetiche alternative. Tutti i combustibili alternativi, conosciuti oggi, hanno dei limiti; molte soluzioni non sono ancora mature e non esiste una scelta ovvia per 'un carburante'. La decarbonizzazione richiederà grandi sforzi, investimenti e tempo e regolamenti internazionali adeguati anche in sede IMO. Ora, il GNL è il combustibile fossile più pulito disponibile su scala globale: elimina la maggior parte dei SOx e riduce le emissioni di Nox, contribuendo a migliorare la qualità dell' aria nei porti. Le previsioni marittime fino al 2050, con i rispettivi modelli di simulazione con vari carburanti, utilizzati dai ricercatori, delineano scenari di decarbonizzazione ancora non convincenti. Il carburante Fossil LNG guadagna una quota di mercato significativa fino a quando le normative internazionali non saranno inasprite nel 2030 o 2040; mentre il bio-MGO e MGO (Gasolio Marino/Diesel Marino a basso contenuto di zolfo), bio-LNG e LNG spesso risultano ora i carburanti a emissioni zero più promettenti nel lungo periodo. Questi gas sono sì idrocarburi, ma sono meno ad alta intensità di carbonio rispetto ai principali combustibili marini utilizzati oggi. Infatti, le infrastrutture di rifornimento di GNL stanno crescendo soprattutto su molte delle principali rotte commerciali del mondo. Ancora l' utilizzo di idrogeno come carburante sta registrando un basso consumo, principalmente a causa del suo costo elevato e dei pesanti investimenti necessari per i motori delle navi e i sistemi di alimentazione. Tuttavia, l' idrogeno avrebbe un ruolo importante nella produzione di diversi combustibili a emissioni zero, tra cui e-ammoniaca, blu ammoniaca ed e-metano (carburante e come vettore energetico alternativo all' idrogeno), che ottengono tutti un assorbimento significativo durante i percorsi di decarbonizzazione. L' ammoniaca, il cui composto gassoso impiegato spesso per la detersione delle superfici, contiene idrogeno, quindi energia; si pensa che entro 10 anni, le navi potrebbero essere alimentate ad ammoniaca abbattendo fortemente le emissioni. Intanto, l' ESPO (European Sea Ports Organisation) esprime l' impegno dei porti europei a fare la loro parte nell' aiutare i trasporti marittimi e la navigazione nel processo di decarbonizzare il settore dello shipping. 'Migliorare lo sviluppo, l' adozione, l' uso e la disponibilità di combustibili e tecnologie alternativi sostenibili sono fondamentali per frenare le crescenti emissioni di CO2 dal trasporto marittimo - si afferma in ambiente ESPO -. Occorre una politica che combini obiettivi chiari con misure che facilitino l' adozione di una varietà di combustibili e tecnologie puliti, superando la concorrenza verso un determinato carburante rispetto ad un altro. I



porti europei ritengono che un approccio basato sugli obiettivi e tecnologicamente neutro sia la posizione migliore per facilitare



Il Nautilus

Focus

la decarbonizzazione del settore marittimo; oltre naturalmente una politica di sostegno economico per favorire le infrastrutture per il rifornimento dei combustibili alternativi adeguate alla domanda portuale. L' iniziativa marittima europea 'FuelEU' avrà implicazioni dirette per le infrastrutture per i combustibili alternativi e dovrà pertanto essere compatibile e ben allineata con la legislazione esistente, in particolare la direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi. La FuelEU dovrebbe affrontare tutte le emissioni delle navi, sia durante la navigazione sia all' ormeggio. La legislazione europea, compresa l' iniziativa marittima FuelEU, deve fornire il sostegno finanziario appropriato per consentire al settore marittimo di divenire green. 'Ciò deve avvenire attraverso fondi dedicati - sostiene ESPO - nell' ambito di strumenti nuovi ed esistenti per gli investimenti in infrastrutture per combustibili puliti per la navigazione, la creazione di hub di energia pulita nelle aree portuali e la connettività della rete energetica pulita.'. ESPO è la principale interfaccia dei porti europei con la Commissione e Parlamento della Ue in merito alla sua politica nel settore dello shipping. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.