ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

giovedì, 01 ottobre 2020

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
giovedì, 01 ottobre 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

01/10/2020 **Corriere della Sera** 9
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Fatto Quotidiano** 10
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Giornale** 11
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Giorno** 12
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Manifesto** 13
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Mattino** 14
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Messaggero** 15
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Resto del Carlino** 16
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Secolo XIX** 17
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Sole 24 Ore** 18
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Il Tempo** 19
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **Italia Oggi** 20
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **La Nazione** 21
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **La Repubblica** 22
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **La Stampa** 23
Prima pagina del 01/10/2020

01/10/2020 **MF** 24
Prima pagina del 01/10/2020

Primo Piano

01/10/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 14 25
Il traffico via mare cala del 21% a giugno

01/10/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 15 27
«Porti, norme antivirus fino all' estate 2021»

30/09/2020 **Affari Italiani** 28
Assoporti: i porti italiani non si sono mai fermati durante l' emergenza"

30/09/2020 **agenzianova.com** 29
Speciale infrastrutture: Srm, porti italiani hanno perso il 12 per cento delle merci

30/09/2020 **Ansa** 30
Assoporti: Rossi, "annus horribilis, ma i porti mai fermati"

30/09/2020 **Ansa** 31
Porti:De Micheli,sostegno su strutture green e collegamenti

30/09/2020 **Borsa Italiana** 32
Porti: Rossi (Assoporti), -12% di traffico merci in primo semestre 2020

30/09/2020 **Dire** *NADIA COZZOLINO* 33
Porti, De Micheli: "Misure emergenziali fino a primo semestre 2021"

30/09/2020 **FerPress** 34
Naples Shipping Week: assemblea Assoporti. Catalano (MIT): strategie e progetti, il Recovery Plan non è un PON

30/09/2020 **FerPress** 35
Uiltrasporti: Tarlazzi, bene le dichiarazioni del Presidente di ssoporti Daniele Rossi

30/09/2020 **FerPress** 36
Naples Shipping Week: assemblea Assoporti. Rossi: obiettivo la crescita sostenibile dei porti italiani

30/09/2020 **FerPress** 37
Naples Shipping Week: assemblea Assoporti; De Micheli: portualità essenziale per Italia, 800 mln a Green Port

30/09/2020 **Gazzetta di Napoli** 38
L' assemblea di Assoporti a Napoli chiude il primo ciclo della riforma.

30/09/2020 **Il Nautilus** 39
Dall' 8 al 10 ottobre al via nel porto di Taranto i "TARANTO PORT DAYS 2020

30/09/2020 **Ildenaro.it** 41
Assoporti, assemblea a Napoli. Il ministro De Micheli: Crociere, ritorno alla normalità solo con il vaccino

30/09/2020 **Informare** 42
Rossi (Assoporti): non è il momento di aprire una stagione di conflittualità nei porti

30/09/2020 **Informare** 43
Apprezzamento di Uiltrasporti per le dichiarazioni del presidente di Assoporti

30/09/2020 **Informare** 44
Relazione del presidente di Assoporti, Daniele Rossi, all'assemblea annuale dell'associazione

30/09/2020 **Informazioni Marittime** 47
I porti di Catania e Augusta rientrano in Assoporti

30/09/2020 **Informazioni Marittime** 48
Chiusa l' assemblea Assoporti, ora tocca alla Conferenza nazionale della autorità di sistema portuale

30/09/2020 **Informazioni Marittime** *LUIGI NAPOLI* 49
Crescita sostenibile al centro dell' assemblea Assoporti

30/09/2020 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 50
Assoporti: Annus horribilis per l'economia mondiale

30/09/2020 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 51
De Micheli: "Insieme per essere una potenza portuale"

30/09/2020 **Port News** *REDAZIONE PORT NEWS* 52
Italia, le sfide oltre la Pandemia

30/09/2020 **Port News** 53
Pianificazione al palo, serve un cambio di passo

30/09/2020 **Port News** 56
Recovery Fund, basta con la rincorsa ai soldi

30/09/2020 **Port News** *REDAZIONE PORT NEWS* 57
Un cambio di passo per i porti italiani

30/09/2020 **Port News** *REDAZIONE PORT NEWS* 60
Una regia per il Sistema dei porti

30/09/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 61
Il presidente Stefano Corsini interviene all' Assemblea di Assoporti

30/09/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 62
L' assemblea di Assoporti a Napoli chiude il primo ciclo della riforma

30/09/2020 **PrimoCanale.it** 63
Via della Seta, Pettorino avverte: "Serve massima attenzione politica"

30/09/2020 **Sea Reporter** 64
L' assemblea di Assoporti alla Naples Shipping Week chiude il primo ciclo della riforma

30/09/2020 **Ship Mag** 65
Pettorino: "Gigantismo navale e fusioni tra terminal sono le grandi sfide dei porti"

30/09/2020 **Ship Mag** 66
Assoporti, rientra Annunziata: "Contro di noi aggressioni senza precedenti"

30/09/2020 **Ship Mag** 67
Fondi Ue in arrivo, De Micheli: "Presto la Conferenza nazionale dei porti su misure di breve e medio-lungo periodo"

30/09/2020 **Ship Mag** 69
Porti, Paita: "Serve un nuovo Dl Semplicazioni per il settore"

30/09/2020 **Shipping Italy** 70
La relazione di Rossi (Assoporti): dalla magistratura all' autoproduzione, passando per dragaggi e semplificazione (FOTO)

30/09/2020 **Shipping Italy** 75
De Micheli annuncia: 'Misure emergenziali per i porti verso la proroga'

30/09/2020 **Shipping Italy** 76
Fincantieri ha presentato la nave che potrà risolvere i problemi dei dragaggi nei porti italiani

30/09/2020 **telenord.it** 77
Naples Shipping Week, l'assemblea di Assoporti: "I porti non si sono mai fermati"

30/09/2020 **The Medi Telegraph** 78
Assoporti: «Ecco le priorità per la ripresa» / INTERVISTA

30/09/2020 **Tiscali** 79
Porti, De Micheli: "Misure emergenziali fino a primo semestre 2021"

30/09/2020 **Transportonline** 80
L'assemblea di Assoporti a Napoli chiude il primo ciclo della riforma

30/09/2020 **ZeroUno Tv** *Nadia Cozzolino* 81
Porti, De Micheli: 'Misure emergenziali fino a primo semestre 2021'

Trieste

01/10/2020 **Il Piccolo** Pagina 2 *DIEGO D' AMELIO* 82
Trieste porto d'Europa conquista Amburgo Decolla la Piattaforma

01/10/2020 **Il Piccolo** Pagina 3 *D.D.A.* 84
«Il prossimo obiettivo? Avviare i traffici ro-ro, container e merci varie entro fine primavera»

01/10/2020 **Il Piccolo** Pagina 3 *D.D.A.* 86
Soddisfazione trasversale «Tappa storica per la città»

01/10/2020 **Messaggero Veneto** Pagina 15 87
Il porto di Trieste si "salda" all' Europa

30/09/2020 **Ansa** 88
Piattaforma: D' Agostino, non rinunciamo alla Via della Seta

30/09/2020 **Ansa** 89
Piattaforma: Patuanelli, un' opportunità storica

30/09/2020 **Ansa** 90
Fine lavori per Piattaforma Logistica, Hhla primo azionista

30/09/2020 **Corriere Quotidiano** 91
Piattaforma: D' Agostino, non rinunciamo alla Via della Seta

30/09/2020 **FerPress** 92
FVG: Fedriga, Germania è un partner strategico per lo sviluppo del porto di Trieste

30/09/2020 **FerPress** 93
"Giornata storica" per il porto: firmata l' alleanza con Amburgo per la piattaforma logistica

30/09/2020 **Huffington Post** *BY CLAUDIO PAUDICE* 94
I tedeschi entrano nel porto di Trieste (prima dei cinesi)

30/09/2020 **Il Nautilus** 97
Piattaforma Trieste: Serracchiani, con Germania è alleanza strategica. "Orgogliosi di aver creduto in 'regista' D' Agostino"

30/09/2020 **Informazioni Marittime** 98
Serracchiani: accordo Trieste-Amburgo di interesse europeo

30/09/2020 **Messaggero Marittimo** *Vezio Benetti* 99
Piattaforma Trieste: con Germania alleanza strategica

30/09/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 100
La società ICOP ha progettato e costruito la PLT

30/09/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 101
Francesco Parisi socio della public private partnership

30/09/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 102
Fedriga: Germania partner strategico

30/09/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 103
Patuanelli: Piattaforma Logistica Trieste, scelta di qualità

30/09/2020 **Sea Reporter** 104
Piattaforma Trieste: Serracchiani, con Germania è alleanza strategica

30/09/2020 **Ship Mag** 105
Trieste, la presenza di HHLA in porto opportunità per l' intero Friuli Venezia Giulia / L' intervento

30/09/2020 **Shipping Italy** 107
D' Agostino non rinuncia alla Via della seta: "Tedeschi più bravi dei cinesi nella trattativa per Piattaforma Logistica di Trieste"

30/09/2020 **trasporti-italia.com** 108
Inaugurata la Piattaforma logistica di Trieste

01/10/2020 **Il Piccolo** Pagina 50 *PIERCARLO FIUMANÒ* 109
L'economia della ripartenza: inedito dialogo Bono-Sapelli

30/09/2020 **Ansa** 110
Porti: D' Agostino, traffico ferroviario in calo sul 2019

Venezia

01/10/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 5 *Alessandro Zuin* 111
Venezia-trieste, il nuovo fronte e il rebus nomine

01/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 46 113
Gli sconfitti del porto

01/10/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 18 114
Portuali, sì allo sciopero Ci sarà un corteo acqueo con gondolieri e camionisti

01/10/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 8 *Alberto Zorzi* 115
Mose, sabato alle 6 l' ora X per alzarlo

01/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 12 *ANGELA PEDERIVA* 116
Allerta meteo, Mose pronto ad alzarsi

01/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 12 118
Approvate le linee guida per l' emergenza

01/10/2020 **Il Gazzettino** Pagina 29 *RAFFAELLA VITTADELLO* 119
La marea torna a fare paura Ieri l' ok: il Mose si alzerà a 130

01/10/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 15 *ALBERTO VITUCCI* 121
Il Mose né finito né collaudato Si potrà azionare solo da 130 cm

01/10/2020 **Avvenire** Pagina 2 122
Sabato attesa una super-marea Il primo vero test per il Mose

30/09/2020 **Corriere Marittimo** 123
Tommasini (Comitato Venezia Lavora): "Crociere in Laguna, soluzioni in tempi brevi"

Genova, Voltri

30/09/2020 **Genova24** 125
Depositi costieri alla foce del Polcevera, M5s: "Strada tracciata da un diktat apicale"

La Spezia

01/10/2020 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 19 *SONDRA COGGIOSO. CO.* 126
Marine del Canaletto, i giudici: «L' Authority si accordi con la Scafi»

01/10/2020 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 15 *LAURA IVANI* 127
Gas per le navi, la prima bettolina arriva alla Spezia

01/10/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 52 128
Navi da crociera a gas Il pieno al Garibaldi

30/09/2020 **Ansa** 129
Spezia primo porto italiano per rifornimento Gnl

30/09/2020 **Ansa** 130
Porti: Roncallo, importante per Spezia rifornire navi a Gnl

30/09/2020 **Citta della Spezia** 131
Rifornimenti di Gnl in porto, con una bettolina al mese da Rotterdam

Ravenna

01/10/2020 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 3 *CHIARA BISSI* 132
Il nuovo sottopasso un "museo diffuso" Ma manca ancora l' ascensore per disabili Il sindaco: «Opera per me incompleta»

01/10/2020 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 5 133
ALESSANDRO MONTANARI
Traffici marittimi, agosto in rosso Movimentazione in calo del 23%

01/10/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 45 134
Bene lo sblocco del progetto Trattaroli

30/09/2020 **Informare** 135
Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -23,2%

Marina di Carrara

01/10/2020 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 36 136
«Attenzione, vogliono raddoppiare il porto»

Livorno

01/10/2020 **Il Tirreno** Pagina 22 *FLAVIO LOMBARDI* 138
Grazie a un master profili più qualificati nel settore marittimo

30/09/2020 **Corriere Marittimo** 139
Il porto di Livorno si prepara al Recovery Fund - Incontro città-porto

Piombino, Isola d' Elba

01/10/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 37 141
Il nuovo asfalto fonoassorbente ha ridotto i rumori sul porto

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/10/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 38 142
«Il nostro capannone è distrutto Siamo in ginocchio, ora aiutateci»

01/10/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 38 143
Un terzo dell' area torna agibile «Spazi alle aziende danneggiate»

Napoli

01/10/2020 **Il Mattino (ed. Napoli)** Pagina 27 144
Porti, traffici giù del 21% ma gli scali del Sud si difendono dalla crisi

30/09/2020 **Informazioni Marittime** 146
Porto di Napoli, traffico congestionato a Levante. Trasportounito scrive all' autorità portuale

30/09/2020 **Sea Reporter** 147
Al porto di Napoli tornano le navi di MSC Crociere

30/09/2020 **The Medi Telegraph** 149
Così il porto traina la crescita di una città

Salerno

01/10/2020 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 22 *Diletta Turco* 150
Cantiere Porta ovest è in arrivo l' ultimo ok per sbloccare i lavori

Brindisi

30/09/2020 **Il Nautilus** 152
BRINDISI: CAPITANERIA DI PORTO ED ENEL INSIEME VERSO UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

Taranto

01/10/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 41 153
Intesa tra Autorità portuale e Asi per l' uso di 10 palazzine

01/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 11 154
Port days, tre giorni dedicati allo scalo jonico anche con gli stand

01/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 11 155
Shell InventaGiovani in partenza a ottobre

01/10/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 39 156
«InventaGiovani» iniziativa Shell per la formazione imprenditoriale

01/10/2020 **Avvenire** Pagina 20 157
'Shell Inventagiovani', al via l' undicesima edizione

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

30/09/2020 **Corriere Marittimo** 158
Gioia Tauro, aggiudicati i lavori di completamento della banchina di ponente

30/09/2020 **LaC News 24** *AGOSTINO PANTANO* 159
Porto di Gioia Tauro, per il varo del nuovo rimorchiatore arriverà la ministra De Micheli

Cagliari

01/10/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 20 160
Via i silos del porto: a novembre inizia la demolizione

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/10/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 22 161
La "Diadema" spezza il ghiaccio ma ci vorrà tempo per il rilancio

30/09/2020 **Il Nautilus** 163
Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: Tornano le navi di MSC Crociere nel porto

30/09/2020 **ilcittadinodimessina.it** 165
Tornano le navi di MSC Crociere nel porto di Messina

30/09/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 167
Navi Msc Crociere tornano a Messina

30/09/2020 **Stretto Web** 169
Messina, dal 22 ottobre sarà possibile partire in crociera dal porto cittadino a bordo della MSC Magnifica

30/09/2020 **TempoStretto** 171
Torna Msc, dal 22 ottobre crociere con partenza e arrivo da Messina

30/09/2020 **Ship Mag** 173
Authority sullo Stretto, l' annuncio di Mega: "MSC Crociere ritorna a Messina"

Focus

01/10/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 30 *Raoul de Forcade* 174
Il Covid non ferma la nautica: il 2020 respinge l' urto della crisi

01/10/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 30 *R.d.F.* 176
Gli sforzi dei cantieri e i pregiudizi del Fisco

01/10/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 30 *R.d.F.* 177
«La ripresa estiva ci dà fiducia»

30/09/2020 **Il Nautilus** 179
La pandemia Covid - 19 forza la digitalizzazione del trasporto marittimo

GIOVEDÌ 1 OTTOBRE 2020 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 145 - N. 233

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

PAYPER

Recuperi Serie A
L'Inter ne fa cinque
L'Atalanta batte la Lazio
di **Agresti** e **G.De Carolis** alle pagine 42 e 43

Giro d'Italia
Ambasciatrici rosa, da Kostner a Vio
di **Marco Bonarrigo** a pagina 45

WORKWEAR
payperwear.com

Il processo a Salvini

I MIGRANTI TRA SILENZI E AMNESIE

di **Paolo Mieli**

Ci siamo. Ancora un giorno e Matteo Salvini entrerà nell'albo d'oro dei leader politici italiani transitati per le aule giudiziarie. Come Giulio Andreotti, Bettino Craxi, Silvio Berlusconi. Lui, a differenza dei predecessori, non ha neanche fatto una onorevole sosta a Palazzo Chigi. Senza esser stato presidente del Consiglio (ma esclusivamente vice, oltreché ministro dell'Interno), Salvini dovrà rispondere a Catania di aver sequestrato — da solo, presumiamo — 131 migranti in attesa di scendere a terra dalla motonave della Guardia costiera «Bruno Gregoretti». I profughi maschi, al termine di un viaggio infernale che durava da gennaio, dovettero aspettare per cinque lunghissimi giorni, tra il 27 e il 31 luglio del 2019. Donne e bambini per due. Il procuratore di Catania Carmelo Zuccaro aveva chiesto l'archiviazione di questo caso Gregoretti-Salvini. Un altro magistrato, parlandone con Luca Palamara(quando l'ex capo dell'Associazione nazionale magistrati era ancora in auge) aveva espresso dubbi sull'iniziativa giudiziaria antisalviniana. Ma il presidente dei giudici delle indagini preliminari, Nunzio Sarpietro, è andato avanti con decisione: «A me Palamara non lo dice nessuno», ha dichiarato. E il Senato ha concesso l'autorizzazione a procedere contro l'ex ministro per «sequestro di persona aggravato». Va riconosciuto che Giuseppe Conte, il presidente del Consiglio — di allora e di adesso — è stato assai fortunato.

continua a pagina 30

GIANNELLI

Due positivi in Senato, fermati i lavori Casellati: «Oggi torniamo alla normalità»

CALCIO: SOSPENDERE O NO?

Governo, lite sul campionato

di **Alessandro Trocino**

La sottosegretaria Zampa: «Il campionato va sospeso». Il ministro Spadafora: «Parole avventate». Governo diviso sul calcio a rischio virus.

alle pagine 4 e 5

Il Covid ferma i lavori del Senato. ieri a Palazzo Madama sono state sospese tutte le commissioni. Due senatori del M5S, Francesco Mollame e Marco Croatti, sono risultati positivi al virus. Immediati i controlli sanitari e i tamponi. Ma la presidente Elisabetta Casellati ha precisato: «Il Senato è aperto e non ho nessuna intenzione di chiudere. Oggi tutto torna alla normalità».

alle pagine 2 e 3

LAGARDE: LE PREOCCUPAZIONI SONO ALTRE

Inflazione, svolta Bce

di **Giovanni Stringa**

La Bce è pronta a rivedere i propri obiettivi sull'inflazione, in linea con il cambio di rotta della Federal Reserve. Il target era stato fissato nel 2003 sotto la soglia del 2% nel medio periodo. Ora, però, «le preoccupazioni sono altre» ha spiegato la presidente Lagarde.

a pagina 32

Scontro della Santa Sede con gli Usa: Trump non strumentalizzi il Papa per la campagna elettorale

I conti segreti del Vaticano

L'inchiesta: nei verbali dei cardinali la guerra per il controllo degli investimenti

di **Fiorenza Sarzanini** e **Gian Guido Vecchi**

Dai verbali dell'inchiesta sui conti del Vaticano emerge la guerra tra alti prelati per il controllo degli investimenti. In un'informativa il finanziere Mincione già nel 2013 era definito «moralmente inadatto». Intanto, è scontro tra la Santa Sede e la Casa Bianca dopo il rifiuto del Papa a ricevere il segretario di Stato Usa, Mike Pompeo. Il cardinale Gallagher: «Trump cerca di strumentalizzare Francesco».

da pagina 8 a pagina 10

LA LETTERA AL PREMIER

Gli scienziati: 15 miliardi per la ricerca

L'Italia investe l'1,4% del suo Pil in ricerca. È al ventitreesimo posto nella classifica mondiale. In una lettera al premier Conte, un gruppo di scienziati chiede che l'Italia si adegui agli standard dei Paesi più avanzati: «Per la ricerca 15 miliardi in 5 anni».

a pagina 23

La corsa alla presidenza Insulti e interruzioni tra i candidati

JIM WATSON/AFP

Il primo faccia a faccia televisivo tra i candidati alla presidenza Trump e Biden si è risolto in una lotta senza esclusione di colpi. Ma anche di idee.

alle pagine 12 e 13 **Gaggi, Grasso**

Le due Americhe e la democrazia in stallo

di **Walter Veltroni**

a pagina 11

Stile e occasioni mancate Le pagelle dei duellanti

di **Giuseppe Sarcina**

a pagina 12

MONZA: LUI 60 ANNI, LEI 16

Il professore a processo per il sesso con l'allieva

di **Federico Berni**

Prof di 60 anni rinviato a giudizio. È accusato dai giudici di Monza di «atti sessuali» con un'allieva sedicenne. L'inchiesta nata dalla foto «rubata» nei bagni della scuola da un compagno.

a pagina 22

IL DELITTO VANNINI

Per Marco ucciso condannata tutta una famiglia

di **Ilaria Sacchettoni**

L'omicidio di Marco Vannini (*nella foto*) fu volontario. Condannata tutta la famiglia della fidanzata, nella cui casa venne ucciso: 14 anni al padre, 9 anni e 4 mesi alla madre e ai due figli.

a pagina 19

"PER RICOMINCIARE A VIVERE RICORDATI DI DIMENTICARE"
PAOLO MIELI
LA TERAPIA DELL'OBLIO
Rizzoli

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c1, DCB Milano

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Un ladro per amico

Fine anni Settanta (del secolo scorso, ahimè). Francesco Di Cataldo, sindacalista della Cgil di Mestre, apre la busta dello stipendio — quattrocentomila lire — e la lascia sul tavolo del soggiorno. Casa sua è un via vai di militanti comunisti, ma il sindacalista si fida. Così, quando le quattrocentomila lire spariscono, pensa sia stato un ladro entrato dalla finestra. Quarant'anni dopo, Di Cataldo è in pensione come il Partito comunista, e nella buca delle lettere trova un'altra busta. Dentro ci sono duecento euro e un biglietto anonimo: ecco il corrispettivo di quel che rubai a casa tua.

Un rimorso trascinato per quarant'anni è roba da ulcera, ma anche l'indice di un animo sensibile, come non ha mancato di far notare il rimborsato, rendendo pubblica la storia e il suo perdono. Qualche perfido reazionario potrebbe suggerire che, per i comunisti di una volta, rubare a un compagno non era un furto, ma una condivisione. Però averlo compiuto di nascosto rendeva l'atto biecamente capitalista. Poi sono caduti i Muri, i capelli e tante altre cose, e nel 2020 il compagno pentito ha deciso di rimettersi in pari con la coscienza. In pari mica tanto. Sempre il perfido reazionario di prima potrebbe avere qualcosa da ridire. Ammesso e non concesso che i duecento euro di oggi equivalgano alle quattrocentomila lire di ieri, il ladro si è dimenticato quella autentica diavoleria capitalista chiamata costo del denaro. Il bel gesto rimane, ma è un gesto inadeguato (agli interessi).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Segretario di Stato Mike Pompeo a Roma avverte l' Italia e il Vaticano: "Non fidatevi del Pc cinese". Ma è solo la campagna elettorale di Trump in trasferta

CRASTAN 1870 100% ORZO ITALIANO

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Giovedì 1 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 271
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

ristora INSTANT DRINKS

DUE 5STELLE POSITIVI

Il virus in Senato: solo lì nessuna fila per i tamponi

PROIETTI A PAG. 2 - 3

IL RADUNO PRO SALVINI

Pontida del Sud anti-giudici: costi da 100mila euro

ROSELLI A PAG. 13

CAMORRA E TANGENTI

Altro che martire Cosentino ha altre 2 condanne

IURILLO A PAG. 12

TRUMP CONTRO BIDEN

Rissa elettorale: "Sei un clown" "E tu un inetto"

GRAMAGLIA E GROSSI A PAG. 14

» IL BABY SUICIDIO

Macché Galindo I mostri del web siamo tutti noi

» Virginia Della Sala

Un bambino di 11 anni che si lancia da un balcone in centro a Napoli e lascia una frase via sms: "Mamma ti amo, non ho tempo, ho un uomo incappucciato davanti". Parte da qui l'ipotesi che fosse finito nella rete di tal Jonathan Galindo, una sorta di Pippo terrificante che starebbe seminando il terrore nelle chat dei più piccoli. Ma chi è e cosa sappiamo?

SEGUE A PAG. 16

Ecco il Sussidistan della Confindustria

OLTRE 50 MILIARDI

BONOMI ACCUSA CONTE E IL GOVERNO PER I TROPPI SUSSIDI. MA DIMENTICA QUELLI ALLE IMPRESE: OLTRE METÀ DEI 100 MLD STANZIATI PER LA CRISI DA COVID

DI FOGGIA E ROTUNNO A PAG. 6 - 7

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Orrore: applausi al 5S *a pag. 4*
- **Monaco** Renzismi nel Pd *a pag. 9*
- **Ranieri** Conte: cose di sinistra *a pag. 17*
- **Barbacetto** La corte a Sala *a pag. 9*

AUTOSTRADE 10 giorni ad Atlantia Poi il dl interministeriale

Conte ha deciso: revoca Benetton s'attacca all'Ue

Ennesimo vertice dopo il no della società alla vendita concordata con Cdp: il governo porterà gli atti in Consiglio dei ministri Ma il gruppo ora paventa possibili disastri per l'occupazione e spera in un intervento del Commissario europeo alla Concorrenza

A PAG. 4

La cattiveria

L'Università di Toronto: "Essere smemorati è segno di grande intelligenza". Quindi Salvini ha un Q. I. da record

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

ARGENTINO, AVEVA 88 ANNI

Mafalda è senza papà: ciao Quino, fumettista con matita e baionetta

STEFANO DISEGNI E VAURO A PAG. 19

LA MARCHESA RISCOPERTA

La Châtelet, amante di Voltaire: "Grande uomo quella donna"

TAGLIABUE A PAG. 18

Ottobre, finalmente

» Marco Travaglio

Non so per voi, ma per me l'arrivo di ottobre è un bel sollievo. Per tutto settembre ho temuto il peggio. Era dal *lockdown* che i profeti di sventura e i professionisti dell'apocalisse vaticinavano con aria voluttuosa e acquolina in bocca un autunno caldo, anzi caldissimo, con decorrenza da settembre: disordini sociali, sommosse popolari, rivolte di piazza, cacce all'uomo, assalti ai forni, barricate, violenze, forconi, machete, *jacquerie* e *grand guignol* contro il governo di incapaci che ci affama tutti con la scusa del Covid. Io, per non saper né leggere né scrivere, avevo piazzato cavalli di frisia davanti casa e sacchi di sabbia alle finestre. Amici meno ottimisti, appena accendevano la tv o aprivano un giornalone, svaligiavano un'armeria e correvano al poligono. *"Conte teme la rivolta sociale"* (29.3), *"Ora è allarme disordini sociali: 'Rivolte senza precedenti'"* (22.5), avvertiva *il Giornale*. *Repubblica* vedeva lungo: *"Col cuore in gola aspettiamo settembre!"* (Francesco Merlo, 19.6), *"Prepariamoci a settimane incandescenti e non per ragioni atmosferiche"* (Stefano Folli, 21.8). *La Verità*, al solito, rassicurava: *"Meridione affamato: tira aria di rivolta. A Benevento una donna minaccia Mastella. A Palermo tentata razzia in un supermarket"* (29.3), *"La tensione cresce, Giuseppi esita: è la ricetta per una stagione violenta"* (29.8). *Il Messaggero* citava i "dossier dell'intelligence": *"Volantini invitano alla rivolta e al saccheggio"* (1.4). E *il Corriere*: *"Timore di disordini 'per il pane'. Sul web i messaggi per innescarli"* (29.3). Per *La Stampa* era tutto già in atto: *"Supermercati, frutta e verdura scarseggiano. Punti vendita presi d'assalto. A ruba anche uova, farina e lievito"* (30.3).

Cronisti impanicati cercavano ristoro in Sassoli, ma invano: *"Preoccupazione per l'autunno? No, terrore"*. E guai a guardare i talk show. La Maglie, col suo eloquio al napalm, oracolava: *"Cominciamo ad abituarci. Ne vedremo a centinaia di manifestazioni alla Pappalardo. Non sarà l'esorcizzazione di un salotto tv a impedire da qui a metà settembre esplosioni di rabbia violente"* (6.6.). Capezzone faceva sì sì col capino. La Chirico pregustava *"un autunno caldo di disordini sociali: abbiamo già tre politici sotto scorta"* (28.5). E Minzolini, citando il moderato Casini, annunciava: *"Conte sarà cacciato coi forconi"* (20.5). Al confronto, Cacciari era di conforto: *"In autunno la situazione economica sarà drammatica con pericoli per l'ordine sociale. Per stare a galla, il governo dovrà coprirsi dietro il pericolo della pandemia. Dittatura democratica inevitabile"* (25.7). Ora che è ottobre, che dite: saremo fuori pericolo? Che faccio coi cavalli di frisia e i sacchi di sabbia: rimuovo o aspetto?

MD

il Giornale

MD

DAL 1974 CONTRO IL CORO

GIOVEDÌ 1 OTTOBRE 2020 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVI - Numero 233 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

NUOVO FALLIMENTO

DISASTRO INFLUENZA IN 3 MILIONI SENZA VACCINO

Dosi introvabili per i soggetti a rischio. L'allarme dei medici

Calcio, caos nel governo. E il Covid arriva in Senato

Medici e scienziati giurano che mai come quest'anno il vaccino anti-influenzale può aiutare, soprattutto nella lotta al Covid. Ma trovarlo è praticamente impossibile. Nonostante il governo giuri che 16 milioni di dosi sono in arrivo, le farmacie denunciano il gravissimo ritardo: «Saranno 3,2 milioni gli italiani a rischio che non lo riceveranno».

Bulian, **Cesaretti**, **Ordine** e **Sorbi**

da pagina **2** a pagina **5**

MASCHERINE, BANCHI & C.

BUONI A NULLA E CAPACI DI TUTTO

di **Alessandro Sallusti**

Il mio medico me lo ha consigliato vivamente, direi ordinato. Medici virologi ce lo ripetono tutti i giorni in ogni dove: cari italiani, vaccinatevi contro l'influenza stagionale, è importante sopra una certa età ma anche sotto. Bene, uno normale che fa? Va in farmacia per comperare, o quantomeno prenotare il vaccino. E con sorpresa scopre che quest'anno – dico quest'anno, l'anno del Covid – le farmacie non avranno a disposizione il vaccino, se non (forse) in quantità assai limitate. Motivo? Mistero, anche gli addetti ai lavori – medici e farmacisti – a pochi giorni dall'ora X non sanno che fare né cosa succederà.

Ora, che a ottobre arrivi l'influenza è noto fin dalla notte dei tempi. Che l'influenza la si possa debellare con il vaccino è certo da circa ottant'anni. Che quest'anno bisognasse organizzare una grande e facilmente accessibile campagna di vaccinazione era chiaro fin da febbraio, ai primi segnali di Coronavirus. Eppure arriviamo al dunque nel caos e nella disorganizzazione totale, come del resto è nello stile di questo governo.

Il quale governo, interpellato, nega sdegnato ogni accusa: abbiamo – dicono – ordinato sedici milioni di dosi. Detto che quindi ce ne sarà a sufficienza solo per un quarto degli italiani (e allora perché dire «vaccinatevi tutti»?) questo mi sembra come tanti altri annunci farlocchi di Conte e soci. Tipo quello di febbraio sui «milioni di mascherine in arrivo» ma introvabili per mesi, quello sui «due milioni di banchi anticovid pronti per l'apertura delle scuole» ma che in realtà stanno arrivando con il contagocce, tipo la cassa integrazione «subito e per tutti da marzo» che mezzo milione di lavoratori stanno ancora aspettando.

Qualcuno è in grado di spiegarci perché praticamente nessuno di noi lunedì potrà andare in farmacia a comperare, giovane o anziano, sano o malato che sia il suo vaccino, ovviamente pagando? O per esempio perché i medici di base sostengono che sicuramente non ne avranno a sufficienza per tutti i loro pazienti, aventi diritto o no alla dose gratuita?

Se questo governo sta pensando a come gestire i duecento e passa miliardi del Recovery fund come ha pensato a tamponi, banchi e vaccini, c'è davvero poco da stare tranquilli.

SCONTRO Il peschereccio tunisino non si è fermato all'alt

ALTA TENSIONE

Spari e speronamenti La battaglia navale fra la Guardia di Finanza e il peschereccio tunisino

Chiara Giannini

Hanno sparato contro gli uomini della Guardia di finanza a bordo di un pattugliatore veloce, quindi lo hanno speronato con il loro peschereccio, costringendo i finanzieri ad aprire il fuoco. Protagonisti del gesto alcuni pescatori tunisini, trovati a gettare reti in acque territoriali italiane. E sui decreti sicurezza è ancora stallo.

a pagina **7**

CLASSE MEDIA NEL MIRINO DELLA RIFORMA IRPEF

Tasse, ora litigano su chi stangare

Rimandata la Nadef, salta l'accordo Pd-M5s sui decreti sicurezza

Giuseppe Marinno e **Antonio Signorini**

La fantomatica e tanto attesa riforma fiscale promessa dal ministro dell'Economia Gualtieri ancora è in alto mare. Sono tante le voci che si stanno rincorrendo, ma la più accreditata è l'ipotesi di una riforma «alla tedesca» dell'Irpef. Addio scaglioni, le aliquote sarebbero graduali e calcolate con un algoritmo. Gli esperti però sono contrari a un sistema che minaccia di stangare la classe media, già pesantemente colpita dal prelievo fiscale. E dunque nella maggioranza si apre un'altra crepa dopo quella sui decreti sicurezza. Già, perché il Pd era pronto a rinviare la discussione sul Mes in cambio del via libera M5s sulla cancellazione dei decreti Salvini, ma l'accordo è saltato in extremis.

alle pagine **6-7**

MAGGIORANZA IN BILICO, GOVERNO IN PANNE

Il premier aggiusta-tutto per incollarsi alla poltrona

di **Augusto Minzolini**

Nel cortile di Montecitorio, unico luogo della Camera dove è permesso non indossare la mascherina, Luca Carabetta, spiega la condizione dei 5stelle divisi tra il «pragmatismo» ministeriale e l'accusa di non credere a più (...)

segue alle pagine **8-9**

DEMOCRAZIA IN CRISI

Trump-Biden, sfida di insulti È il declino del mito Usa

di **Paolo Guzzanti**

Mentre arrivava al termine il bruttissimo dibattito fra Trump e Biden, milioni di americani esploravano i siti che spiegano come ottenere la cittadinanza canadese. Un'impennata. Quasi tutti i giornali hanno biasimato il tono, lo stile, le debolezze e la totale mancanza di fair play fra i due. Joe parla, Donald lo interrompe, Joe si rivolge al moderatore e chiede aiuto: «Non posso parlare se questo (...)

segue a pagina **13**
servizi alle pagine **12-13**

POMPEO RESPINTO

Lo schiaffo del Papa e l'ombra del Dragone

di **Gian Micalessin**

La lingua batte dove il dente duole. Dietro l'irritazione vaticana per l'invito statunitense a non rinnovare l'accordo con Pechino sulla nomina dei vescovi c'è la consapevolezza di quanta ragione abbia il segretario di Stato Mike Pompeo quando ricorda che la Cina è uno dei Paesi dove la libertà religiosa è più a rischio. Non a caso i primi a chiedere al Vaticano di rinunciare a quell'intesa sono i cattolici cinesi. «Chiedo al Santo Padre (...)

segue a pagina **8**

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI
Francesco Ponzi ceo Ponzi SpA
·Concorrenza Sleale
·Assenteismo
·Abusi legge 104
·Osservazioni dinamiche
MILANO ROMA
ponzi.com
ponzionline.info
ponzinvestigazioni.com
Numero Verde 800-013458

IL ROMANZIERE FRANCESE

L'ex moglie svela le bugie del Carrère filo-migranti

di **Mauro Zanon**

La giornalista Hélène Devynck ha provocato un terremoto nel mondo letterario francese, denunciando l'ex marito e scrittore Emmanuel Carrère, reo di averla utilizzata nel romanzo autobiografico *Yoga* senza il suo consenso, e accusandolo di aver mentito in diversi passaggi.

a pagina **22**

MORTO A 96 ANNI

Addio Mathieu, un intellettuale alla scoperta della modernità

di **Carlo Lottieri**

a pagina **23**

FRA MESSAGGI POSITIVI E IPOCRISIA

Il marketing oltre le curve nel nudo della Incontrada

di **Valeria Braghieri**

Agli esordi della sua carriera televisiva, un fotografo che l'attendeva sul set per gli scatti di lancio di un programma che avrebbe condotto di lì a poco, disse di Vanessa Incontrada «non importa se è in ritardo, tanto per preparare lei basta metterle il mascara e il lucidalabbra. Poi (...)

segue a pagina **16**

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) - ART. 1, C. 1, DCB MILANO

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 65 - Numero 233

QN Anno 21 - Numero 271

IL GIORNO

GIOVEDÌ 1 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Limbiate, i carabinieri sequestrano 600 tonnellate

Nella discarica fantasma una montagna di rifiuti pronta a prendere fuoco

Ronconi a pagina 14

Milano, i figli affidati al Comune

Mamma Isis: il Califfato un grave errore

A. Gianni a pagina 15

ristora INSTANT DRINKS

Due senatori positivi, trema il Palazzo

Sono esponenti grillini, tamponi ai colleghi. Congelata l'attività di palazzo Madama. Casellati: «Chiudere? Non se ne parla»
Scontro nel governo sulla sospensione del campionato di serie A. Un altro calciatore del Genoa contagiato. La Lega prende tempo

Servizi alle p. 3, 4 e 5

Assoluzioni eccellenti

Il prezzo dell'ingiustizia (e della gogna)

Raffaele Marmo

Una settimana fa l'assoluzione definitiva in Cassazione di Maurizio Venafro, storico capo di gabinetto di Nicola Zingaretti alla Regione Lazio. Due giorni fa l'assoluzione in appello a Napoli di Nicola Cosentino, per anni esponente di primo piano di Forza Italia in Campania. E così, tirata una riga, si potrebbe sostenere che alla fine la giustizia fa il suo corso e funziona.
Il problema, però, è proprio in quel concetto: «alla fine funziona». Perché dall'inizio «alla fine» ci sono sei anni per Venafro e nove per Cosentino di condanna preventiva sociale, politica, civile, etica. Anzi, per l'ex sottosegretario all'Economia ci sono «anche» ben quattro anni di carcerazione in attesa di giudizio.

Continua a pagina 2

ADDIO A JOAQUIN LAVADO, IN ARTE QUINO. SI È SPENTO A 88 ANNI LA SUA BIMBA CONTESTATRICE HA SEGNATO LA STORIA DEL FUMETTO

Joaquin Lavado, in arte Quino, aveva 88 anni

MAFALDA RESTA SOLA

Bonzi a pagina 27

DALLE CITTÀ

Milano, caos cattedre

Un supplente su 4 rinuncia al posto E il 65% non accetta il sostegno

Ballatore nelle Cronache

Milano

Allarme legionella nella sede della Polizia locale

Palma nelle Cronache

Milano

Cambio al Pat L'assicurazione non copre il Covid

Servizio nelle Cronache

Choc a Napoli. La poliziotta: controllare i telefonini

Suicida a undici anni L'incubo del gioco social

Femiani e Belardetti alle pagine 6 e 7

Condannata l'intera famiglia della fidanzata

La verità su Vannini «Lo lasciarono morire»

Rossi alle pagine 8 e 9

Galleria Cavour

In Galleria Cavour si diffonde un nuovo profumo

FARINI 14, il profumo d'ambiente, l'essenza dell'ospitalità.

Ti seduce in Galleria, lo scopri su www.galleriacavourbologna.com

Oggi l'ExtraTerrestre

DIRITTI L'emancipazione delle donne migranti passa anche attraverso l'uso della bicicletta. Dobbiaco, Maxton: «Un nuovo illuminismo per il clima»

Visioni

QUINO La ribelle Mafalda e la sua baby gang dall'humor caustico. Addio al fumettista argentino

Andrea Voglino pagina 13

L'ultima

KARABAKH In Armenia dopo quattro giorni di combattimenti la pace si allontana. Erdogan soffia sul fuoco

Yurii Colombo pagina 16

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

GIOVEDÌ 1 OTTOBRE 2020 – ANNO L – N° 234 www.ilmanifesto.it euro 1,50

foto di Morry Gash/Ap

Il primo dibattito tv tra Donald Trump e Joe Biden finisce tra insulti e un grande caos sui programmi. In difficoltà per la crisi e il Covid, il presidente soffia sul fuoco della disgregazione e si aggrappa all'ultradestra. Mentre Pompeo in visita a Roma litiga con il Vaticano e con l'Italia sulla Cina pagine 2, 3, 4

Erano Stati uniti

Il match tv

Il leader in declino pronto a qualsiasi follia

FABRIZIO TONELLO

Ci si aspettava un grande spettacolo e, secondo il *New York Times*, la performance di Trump è stata «vulcanica» ma molti spettatori hanno cambiato canale prima della metà e chi è rimasto sintonizzato è uscito dal duello verbale di Cleveland con un'impressione negativa di entrambi i candidati. Il dibattito vero e proprio è durato esattamente 4 minuti, il tempo di rispondere alla domanda sulla nomina alla Corte suprema del nuovo giudice Amy Coney Barrett.

— *segue a pagina 3* —

La manovra

La polemica su Tridico e l'attacco a Inps e welfare

ROBERTO ROMANO

La Nota di Aggiornamento del Documento Economia e Finanziaria (Nadef) non sarà un appuntamento come tutti gli altri perché nel Nadef dovrebbe delinearsi sia la manovra per il 2021, sia rilancio dell'economia legato a *Next Generation*. E le polemiche sull'Inps di Tridico, come il discorso del presidente di Confindustria, in apparenza lontane dall'orizzonte del Nadef, in realtà sono molto prossime.

— *segue a pagina 15* —

Reddito di cittadinanza

La brutta giostra di attacchi e miserie politiche

MARCO BASCETTA

La storia del reddito di cittadinanza è una cartina di tornasole utile a mettere in luce accanimenti ideologici, interessi contrastanti e miserie politiche. Contro il più elementare principio di razionalità questo strumento viene messo sotto accusa proprio quando si rivela più indispensabile e cioè nel pieno di una pandemia e di una crisi economica destinate a ridurre a lungo le già scarse occasioni di lavoro offerte dal mercato.

— *segue a pagina 15* —

PRIMO RAPPORTO SULLO STATO DI DIRITTO. IL CONSIGLIO CEDE: MENO VINCOLI PER IL RECOVERY FUND

La Commissione Ue impotente

Pubblicato il primo Rapporto annuale sullo stato di diritto nell'Ue, Polonia maglia nera. Ma la Commissione ammette di avere «poteri limitati» ed è obbligata a rivedere al ribasso le sue ambizioni di fronte al muro dell'ostruzionismo innalzato dai paesi Visegrád (Slovacchia compresa) che rifiutano le «condizionalità» sul rispetto dello stato di diritto per il versamento del Recovery Fund. Il Consiglio europeo a questo punto è costretto a proporre una formula molto annacquata per aggirare l'ostacolo del veto ed evitare il blocco della procedura di approvazione del finanziamento e del bilancio 2021-2027, a partire dal voto a maggioranza. Anche l'Italia finisce nel dossier per il conflitto di interessi nei media e per il trattamento delle ong. Varsavia e Budapest annunciano un loro istituto di ricerca. **MERLO E SEDIA A PAGINA 7**

LEGGE DI BILANCIO

Si parte dal fisco, ma già divisi

La manovra varrà 40 miliardi. Il cdm si è riunito ieri sera ma la NaDef sarà approvata domenica. La manovra si limiterà all'avvio di riforma fiscale. E i guai cominceranno quando si tratterà di scegliere come operare il taglio, con i decreti attuativi del 2021: sul punto la maggioranza è divisa. **COLOMBO A PAGINA 6**

OSSERVATORIO SALUTE

Covid meno letale, i contagi virano a Sud

Per l'Osservatorio nazionale sulla salute nelle Regioni italiane la letalità del Covid-19 si è ridotta, dicono i dati al 24 settembre. «La nuova fase non sembra avere le stesse caratteristiche della precedente». Ma i nuovi casi sono in crescita nel Centro-sud: Campania ancora prima regione per contagi **PIERRO A PAGINA 8**

CASO GREGORETTI

A Catania tre giorni di show della Lega

In una Catania blindata si terrà sabato l'udienza preliminare che dovrà decidere l'eventuale rinvio a giudizio di Matteo Salvini per sequestro di persona per la vicenda della nave Gregoretti. Ma da oggi la Lega dà inizio a tre giorni di iniziative in difesa del suo leader. **LANCARI A PAGINA 5**

GARANTE PRIVACY

Aperta un'indagine sui feti sepolti a Roma

Dopo la denuncia choc di Marta (che ha trovato il suo nome e cognome sulla tomba del feto) l'associazione «Differenza Donna» denuncia: «Decine di altri casi, ora una class action». Il Garante Privacy apre un'istruttoria, l'ospedale San Camillo: «Responsabilità di Ama». Interrogazione al premier. **CARUGATI A PAGINA 5**

Lele Corvi

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gica/CRM/23/2103

9 770025 215004 01001

Decò supermercatideco.it

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVIII - N° 271 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Giovedì 1 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

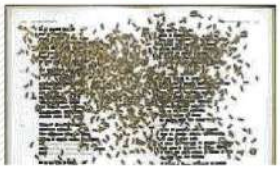
AISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,20

Decò supermercatideco.it

Il nuovo Zingarelli

Furbizia verace: la «cazzimma» entra nel vocabolario

Raffaele Aragona a pag. 14



Il libro

Le parole di Cristo e il dialogo a due voci tra Muti e Cacciari

Donatella Longobardi a pag. 15

Gli industriali del Sud: sgravi indispensabili Bonomi sbaglia

▶Da oggi costo del lavoro giù del 30% Anfia, le Confindustrie calabresi pugliesi e siciliane critiche con il leader

Santonastaso *a pag. 6*
Bassi, Bisozzi e Iuliano *alle pagg. 6 e 7*

Aiuti senza controlli

SE L'OBIETTIVO DEL REDDITO È IL CONSENSO

Carlo Nordio

Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha avanzato l'ipotesi di una revisione del Reddito di cittadinanza. Lo ha fatto con la circospetta prudenza di chi teme una reazione ostile da parte dei soci di maggioranza. Ma almeno lo ha fatto, perché la situazione rischiava, e rischia, di sfuggirgli di mano, per il succedersi di notizie che dimostrano se non il fallimento, certamente le criticità di questo istituto nella sua applicazione concreta.

In linea di principio, il reddito di cittadinanza non è una cosa cattiva. Esso è previsto, in varie forme e denominazioni, nella gran parte delle democrazie avanzate.

Continua a pag. 35

L'analisi

LE PRIORITÀ DELLE NUOVE PENSIONI

Enrico Del Colle

Come accade ogni anno (o quasi), appena si riprende a parlare con decisione dei contenuti della legge di Bilancio, rispunta l'intenzione di attuare l'ennesima revisione del sistema pensionistico. Infatti, dall'introduzione della riforma organica del 1995 (legge Dini) fino alla tanto discussa "quota 100" del 2019, transitando per la riforma Fornero (2012), sono stati numerosi gli interventi, gli aggiustamenti e le revisioni che hanno interessato il nostro impianto previdenziale: rispetto alla strada maestra della pensione di vecchiaia e quella anticipata, quest'anno sono ben sette le "vie di uscita" agevolate che la normativa prevede.

Continua a pag. 35

Le interviste del Mattino Agostino Miozzo capo del Comitato scientifico

«Con gli studenti a scuola inevitabili lockdown locali»

▶«Contagi in crescita ovunque, non c'è un caso Campania. Al Sud più positivi con i turisti I giovani siano più responsabili, bene le strette regionali. Il calcio adesso non è priorità»

Lucilla Vazza

«Non c'è un caso Campania, i contagi crescono ovunque. È il prezzo per un'estate vissuta un po' troppo liberamente e regioni come Campania e Lazio, che ospitano turisti, pagano lo scotto più alto. Il vero problema è il ritorno degli studenti a scuola: saranno inevitabili lockdown locali». Parla al Mattino Agostino Miozzo, capo del Comitato Tecnico Scientifico.

A pag. 3

L'epidemia e le contromosse

Napoli, in tre mesi +140% di positivi Via ai test rapidi per stare in classe

Cure più efficaci, popolazione di contagiati più giovane: il Covid oggi uccide di meno rispetto ad aprile, mai contagi sono in forte crescita nel Centro-Sud, soprattutto in Sardegna, Campania, Lazio e Sicilia. Da giugno a settembre, incremento di positivi a +154,2%, +140,7%, +90,8% e +83,8%. Intanto il governo potrebbe prorogare lo stato d'emergenza fino al 31 gennaio 2021.

Malfetano, Mautone e Pappalardo *alle pagg. 2, 3 e 5*

Stop a Palazzo Madama

Il senatore infetto: «Non sono riuscito a scaricare Immuni»

Il senatore Francesco Mollame, di M5S, positivo al Covid, racconta come si è contagiato: «Sono stato lo ad infettare il mio collega. Immuni? Non sono riuscito a scaricarla».

Pucci *a pag. 4*

La tragedia a Napoli Galindo e Blue Whale, i "giochi" social che istigano alla morte

Il profilo Blu Whale di una ragazzina di 13 anni salvata dalla Polizia di Stato

Bimbo suicida, gli uomini neri del web

I servizi alle pagine 8 e 9

Nello smartphone dell'undicenne gli audio dell'orco

Leandro del Gaudio

Password cambiate dal ragazzino suicida. Forse sul telefonino o sul Pc potrebbero esserci audio dell'orco.

A pag. 8

C'è un'app per proteggere i nostri figli

Maria Pirro

Esistono apposite App per proteggere i nostri figli da manipolatori mentali e disturbatori sul web.

A pag. 9

Lo sfidante in vantaggio

Trump-Biden, volano basso il dibattito diventa una rissa

L'analisi di Mauro Canali *a pag. 35*
Gualta e Pompetti *a pag. 10*

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 01/10/20 ----
Time: 01/10/20 00:26

-MSGR - 01_NAZIONALE - I - 01/10/20-N:

MD

Il Messaggero

MD

€ 1,40* ANNO 142 - N° 271 ITALIA

Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Giovedì 1 Ottobre 2020 • S. Teresa

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Lo speciale
Orizzonte Welfare le persone al centro di un rinnovato sistema sociale
Inserto di 24 pagine

Oggi sorteggi Champions
Atalanta padrona a Roma la Lazio è travolta: 1-4 E domenica la superInter
Nello Sport

Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

Verifiche mancate

La bandiera della legalità sacrificata per il consenso

Carlo Nordio

Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha avanzato l'ipotesi di una revisione del Reddito di cittadinanza. Lo ha fatto con la circospetta prudenza di chi teme una reazione ostile da parte dei soci di maggioranza. Ma almeno lo ha fatto, perché la situazione rischiava, e rischia, di sfuggirgli di mano, per il succedersi di notizie che dimostrano se non il fallimento, certamente le criticità di questo istituto nella sua applicazione concreta.

In linea di principio, il reddito di cittadinanza non è una cosa cattiva. Esso è previsto, in varie forme e denominazioni, nella gran parte delle democrazie avanzate, e ubbidisce a quel criterio di solidarietà sociale che mira a impedire la soccombenza all'avverso destino delle persone più povere. E' un intervento assai oneroso per intensità e durata, perché una percentuale di indigenti ci sarà sempre, e quindi ogni anno il bilancio dovrà farsene carico.

Va da sé che intensità e durata graveranno di più nei momenti di crisi economica, finanziaria, o sanitaria. Attualmente queste tre crisi si sovrappongono, e quindi l'onere rischia di diventare, come riportiamo in un servizio interno, eccessivo e insostenibile.

Proprio per evitare questo disastro, il reddito di cittadinanza è - o dovrebbe essere - sottoposto a due condizioni: il reale stato di bisogno del richiedente, e la mancanza di una congrua offerta di lavoro.

Continua a pag. 12

Reddito, picco da 10 miliardi E salta la stretta sui furbetti

▸Allarme Mef per l'aumento della spesa. I 5stelle dicono no ai controlli
▸Da oggi sgravi per 500 mila imprese al Sud, ma durano solo tre mesi

ROMA Il Reddito di cittadinanza costa troppo. Servizi alle pag. 2 e 3

Confronto Trump-Biden; Pompeo a Roma

Gli insulti prima del voto

Flavio Pompetti

Dalla gestione della polizia all'economia, dal Covid all'ambiente. Trump e Biden hanno idee diverse su tutto. Ecco i loro programmi oltre la rissa del dibattito tv della scorsa notte. A pag. 10

L'altra faccia della politica

Giovanni Diamanti

Era probabilmente il dibattito più atteso degli ultimi decenni. Continua a pag. 12

Il calcio non si ferma, scontro nell'Esecutivo

Pressing degli esperti sul Governo «Stato d'emergenza da prorogare»

ROMA La proroga dello stato di emergenza in scadenza il prossimo 15 di ottobre continua a tenere banco e spacca anche le diverse anime dell'esecutivo. Il Cts la reputa indispensabile.

Bernardini, Massi e Malfetano alle pag. 6 e 7

Exploit a Roma Tre

Dove ci porta chi ha scoperto l'acqua salata su Marte

Rossella Muroni e Marco Simoni

Cosa c'entra il Recovery Fund con l'acqua salata su Marte? Secondo noi molto, se avrete la pazienza di seguire questa riflessione. Il Recovery Fund è il più grande programma di sostegno economico mai varato dall'Unione Europea. Le risorse devono essere usate per favorire la transizione verde, anche detta "Green deal". Ma come si fa? Cosa significa per la vita quotidiana, ad esempio, della nostra Capitale?

Continua a pag. 12

Antonucci a pag. 22

Alitalia, un altro anno di Cigs paralisi su nomine e strategie

▸La lite Pd-M5S blocca l'azienda. Cedute le rotte internazionali

Umberto Mancini

La Newco Alitalia è ferma in pista. Paralizzata dai veti incrociati sulle nomine perché, nonostante le smentite di rito, non c'è accordo nel governo, sopratutto nei 5Stelle, su tutte le poltrone da assegnare nel consiglio di amministrazione. E ora la compagnia chiede nuova cassa integrazione per 6800 dipendenti. L'attesa della definizione della squadra di vertice, che dura ormai da 4 mesi, ha fatto perdere tempo prezioso, rinviando pericolosamente il piano industriale. A pag. 18

La nuova guida di Unindustria

«Expo 2030 è l'occasione per Roma» Dagli industriali sfida per la Capitale

Francesco Pacifico

Gli industriali candidano Roma per l'Expo 2030. Le imprese propongono un tavolo con governo enti locali e sindacati per il rilancio di Roma: «L'Esposizione può garantire un indotto di 20 miliardi nel Lazio». Rio e Genova le rivali. Angelo Camilli, il neo presidente di Unindustria (la Confindustria del Lazio) insediandosi ieri, ha aperto il suo mandato con un progetto molto ambizioso.

A pag. 13

Napoli, si lancia dal balcone a 11 anni. Il sospetto di una sfida social

«C'è l'uomo nero del web», bimbo suicida

Leandro Del Gaudio

Aveva cambiato da poco la password di tablet e cellulare, un modo per non consentire a nessuno di entrare in quella realtà fatta di chat e giochi, immagini e simboli che possono avere un peso nella vita di un bambino di soli 11 anni. Parte da qui, dalla decisione di cambiare il codice di accesso, l'inchiesta che punta a fare chiarezza sulla tragica scomparsa di un ragazzino volato dall'ottavo piano della propria abitazione, la notte tra lunedì e martedì scorsi. Il sospetto di una sfida social: «C'è l'uomo nero del web». A pag. 16

Il personaggio web Jonathan Galindo, "l'uomo nero" (ANSA)

Il caso Becciu

Il dossier ignorato sul finanziere del palazzo a Londra

ROMA Gli strascichi del caso Becciu continuano a creare problemi al Vaticano. Nel 2013 sarebbe stata ignorata un'informativa sul finanziere Mincione chiesta alla Gendarmeria prima di avviare gli investimenti a Londra: «Evitare rapporti con lui».

Errante a pag. 15

IL GIORNO DEL BRANKO

LE STELLE AUTUNNALI PREMIANO L'ARIETE

Buongiorno, Ariete! A voi l'onore e la gioia di aprire questo romantico mese con una spettacolare Luna piena nel segno, congiunta a Marte e in trigono a Venere - racconta la storia di un grande amore. Le stelle autunnali premiano, insieme ai tanti problemi che portano, la primavera della vostra vita. Possedete il dono unico di restare sempre giovani: «Per il sentiero venivi, brillavano i tuoi occhi neri, chiarore di luna piena...» Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

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

-TRX II 30/09/20 22:52-NOTE:

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 135 - Numero 233

QN Anno 21 - Numero 271

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 1 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, l'assessore alla Salute Donini

«Vaccino antinfluenzale, pronti a partire Siamo fra i più virtuosi»

Manca a pagina **14**

Emilia Romagna: si parte oggi

Misure antismog 350mila auto fuorilegge

Pozzati a pagina **15**

ristora INSTANT DRINKS

Due senatori positivi, trema il Palazzo

Sono esponenti grillini, tamponi ai colleghi. Congelata l'attività di palazzo Madama. Casellati: «Chiudere? Non se ne parla»
Scontro nel governo sulla sospensione del campionato di serie A. Un altro calciatore del Genoa contagiato. La Lega prende tempo

Servizi alle p. **3**, **4** e **5**

Assoluzioni eccellenti

Il prezzo dell'ingiustizia (e della gogna)

Raffaele Marmo

Una settimana fa l'assoluzione definitiva in Cassazione di Maurizio Venafro, storico capo di gabinetto di Nicola Zingaretti alla Regione Lazio. Due giorni fa l'assoluzione in appello a Napoli di Nicola Cosentino, per anni esponente di primo piano di Forza Italia in Campania. E così, tirata una riga, si potrebbe sostenere che alla fine la giustizia fa il suo corso e funziona.
Il problema, però, è proprio in quel concetto: «alla fine funziona». Perché dall'inizio «alla fine» ci sono sei anni per Venafro e nove per Cosentino di condanna preventiva sociale, politica, civile, etica. Anzi, per l'ex sottosegretario all'Economia ci sono «anche» ben quattro anni di carcerazione in attesa di giudizio.

Continua a pagina **2**

ADDIO A JOAQUIN LAVADO, IN ARTE QUINO. SI È SPENTO A 88 ANNI LA SUA BIMBA CONTESTATRICE HA SEGNATO LA STORIA DEL FUMETTO

Joaquin Lavado, in arte Quino, aveva 88 anni

MAFALDA RESTA SOLA

Bonzi a pagina **27**

DALLE CITTÀ

Bologna, l'annuncio di Corsini

Passante, il piano dei cantieri La tangenziale resterà aperta

Rosato in **Cronaca**

Bologna, verso le Comunali

La Gualmini: «Io ci sono, sì alle primarie»

Zanchi in **Cronaca**

Bologna, l'evento

Galleria Cavour, il lusso ora ha il suo profumo

Barberini Mengoli in **Cronaca**

Choc a Napoli. La poliziotta: controllare i telefonini

Suicida a undici anni L'incubo del gioco social

Femiani e **Belardetti** alle pagine **6** e **7**

Condannata l'intera famiglia della fidanzata

La verità su Vannini «Lo lasciarono morire»

Rossi alle pagine **8** e **9**

Galleria Cavour
In Galleria Cavour si diffonde un nuovo profumo
FARINI 14, il profumo d'ambiente, l'essenza dell'ospitalità.
Ti seduce in Galleria, lo scopri su www.galleriacavourbologna.com

DentalOne
Genova Via Donghi 20r
via dei Macelli di Soziglia 17r
www.dentalone.it

DentalOne
Genova Via Donghi 20r
via dei Macelli di Soziglia 17r
Tel. 3297535205

GIOVEDÌ 1 OTTOBRE 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 233, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST.-GR.50 - MANZONI & C. S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388 200 www.manzoniadvertising.it

OGGI ALLA FIERA LA TAPPA DEL TOUR DEDICATO ALL'INNOVAZIONE E L'APERTURA DELL'UNICO SALONE DEL SETTORE CHE NON SI È ARRESO ALLA PANDEMIA

Alfabeto del futuro e Nautico, Genova traccia la rotta

Apre oggi l'edizione numero 60 del Salone Nautico di Genova. È un segnale di ripresa e una sfida al Covid

DELL'ANTICO, GALLOTTI E MARGIOCCO PAGINE 12 E 13

L'EVENTO E L'INSERTO DEL SECOLO XIX

Economia e tlc: così le nostre vite diventano sempre più connesse

Da Internet ai trasporti, viviamo sempre più immersi in un sistema di reti destinato a crescere di importanza: è il tema dell'evento del Secolo XIX oggi alle 18 al Padiglione Jean Nouvel della Fiera del mare e dell'inserto di 12 pagine che trovate in regalo al centro del giornale.

ITALIA IN DIFFICOLTÀ: I PAESI FRUGALI VOGLIONO IMPORRE CONDIZIONI PER L'ASSEGNAZIONE DEI 750 MILIARDI DI FINANZIAMENTI

Aiuti Covid, l'Europa litiga «Più tempo per avere i soldi»

Intesa nel governo sul taglio delle tasse. Ma la Germania: potrebbe esserci un ritardo di sei mesi
Revoca ad Autostrade, Conte rinvia la scelta di dieci giorni. Atlantia: senza accordo rischio default

C'è un'intesa nel governo sulla riduzione delle tasse. La riforma fiscale arriverà entro dicembre, e il ministro dell'Economia Gualtieri lavora a un taglio di tasse di oltre 10 miliardi da presentare il 15 ottobre a Bruxelles e poi in Parlamento. Il problema è che gli interventi sul fisco saranno possibili grazie ai soldi del Recovery Fund, e da Bruxelles non arrivano notizie incoraggianti. La Germania ha fatto sapere che ritiene ormai inevitabile uno slittamento di sei mesi nell'erogazione degli aiuti, a causa della resistenza dei Paesi frugali. In Consiglio dei ministri si è parlato anche del caso Autostrade. Il premier ha concesso ad Atlantia ancora dieci giorni. Poi, in assenza di accordo, scatterà la revoca della concessione.

SERVIZI / PAGINE 2-5

I GIOCATORI POSITIVI

Valerio Arrichiello

Virus, il Genoa protesta La Lega non decide se fermare il calcio

L'ARTICOLO / PAGINA 7

LA PREVENZIONE

Marco Grasso

Vaccino antinfluenzale Il piano ligure è pronto, servono 250 mila dosi

L'ARTICOLO / PAGINA 6

SPEZIA, IMPRESA IN DIECI IL 2-0 ALL'UDINESE È IL PRIMO SQUILLO IN A

ARDITO E FRECCERO / PAGINE 40 E 41

L'INIZIATIVA EDITORIALE

LUCA UBALDESCHI

GREEN&BLUE LA SPERANZA HA DUE COLORI

Anche se l'emergenza Covid ha preso in ostaggio le preoccupazioni del mondo, non possiamo dimenticare che la grande sfida di questa fase storica è la difesa dell'ambiente. Una missione che in qualche modo tiene dentro di sé anche la trincea sanitaria: una Terra più sana è una Terra che sa difendersi meglio dalla minaccia di un virus misterioso.

Dal momento che proteggendo la Natura proteggiamo il nostro futuro, nessun ambito delle nostre vite può sentirsi escluso: è una responsabilità che parla alla politica, all'economia, alla cultura, alla religione. Ecco perché mentre continuiamo la battaglia per sconfiggere l'epidemia, è importante riportare al centro la missione di costruire uno scenario più sostenibile.

Per riuscirci servono idee, volontà, risorse. E serve un luogo dove approfondire i problemi, conoscere le buone pratiche, individuare le soluzioni.

SEGUE / PAGINA 11

AURUM
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odeon)
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Uomini che amano le donne

MATTIA FELTRI

Noi maschi, soprattutto noi maschi bianchi eterosessuali, siamo stati chiamati a rispondere di un concorso morale nelle colpe degli uomini che odiano le donne, che le uccidono, le picchiano, le discriminano, e qualche volta c'entriamo, più spesso no. Che posso dire a mio discarico di un mascalzone che accoltella o dà fuoco alla sua preda? A me, poi, non viene fuori l'indignazione, mi viene fuori un dolore infinito, mi viene sempre in mente l'orrore senza scampo del Raskolnikov di Dostoevskij, mai spogliato di una flebile speranza. Ma stavolta voglio fare un'eccezione, e davanti alla sublime copertina di Vanity Fair, con la meravigliosa Vanessa Incontrada nuda e pingue - non certo troppo pingue - a rivendicare la possibilità dell'imperfezione, mi incarico della difesa dei maschi, magari non della categoria intera, ma di una buona maggioranza. Perché giunto al mezzo secolo di vita, a mezzo secolo di incomprensioni, so che siamo vittima di un irrimediabile equivoco. Le donne (molte, alcune, fate voi) hanno un'idea di sé, e dunque un'idea di noi, basata su una teoria a corto di pratica. Non sarà mai una ruga, né due né tre, a spaventare un uomo, non sarà mai un chilo di troppo, né tre né cinque, non un capello grigio, non un volto sfuggito al sequestro dalla cosmesi. Non sarà mai un'imperfezione né centomila: siamo esseri imperfetti attratti dalla luce, e una donna è la perfezione divina e luminosa dell'istante. Solo qualche sventato cerca la bellezza eterna e senza difetti, ed è destinato a perdersi nel buio e a smarrire l'unica verità: ogni donna sa essere bella, e ogni donna bella lo è per sempre.

AURUM
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odeon)
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

€ 2 in Italia — Giovedì 1 Ottobre 2020 — Anno 156°, Numero 270 — ilsole24ore.com

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L.46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Fisco
Accertamenti e debiti a ruolo non bloccano i rimborsi dell'Iva
Lodoli e Santacroce —a pagina 27

Rapporti Centro
Parla Camilli (Unindustria): a Roma Expo 2030

— Domani in edicola Il rapporto regionale distribuito in Emilia-Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo e Molise

FTSE MIB 19015,27 -0,24% | SPREAD BUND 10Y 140,40 +1,60 | €/$ 1,1708 +0,05% | ORO FIXING 1886,90 +0,16% | Indici&Numeri → PAGINE 36-39

Vaccino, parte la produzione in Italia

COVID

Sanofi preparerà ad Anagni 300 milioni di dosi distribuite da metà 2021

Nelle prossime settimane via al lavoro per 400 milioni di fiale per AstraZeneca

Edizione chiusa in redazione alle 22,45

La guerra al Covid ha in Italia uno degli avamposti mondiali più importanti, ad Anagni, dove la multinazionale Sanofi ha deciso di avviare la produzione del vaccino che sta sviluppando in collaborazione con l'altro colosso farmaceutico, Gsk. L'obiettivo è produrre un miliardo di dosi entro il 2021. La distribuzione, dopo l'ok dell'Agenzia europea del farmaco, partirà, se tutto va bene, a metà 2021. Nelle prossime settimane, intanto, via al lavoro per 400 milioni di fiale per AstraZeneca. **Marzio Bartoloni** —a pag. 9

13
I giorni che mancano alla scadenza del 31 agosto se ieri rimasto bloccato in Senato

Parlamento
Due positivi, il virus blocca i lavori del Senato
Patta e Rogari —a pag. 8

Domenico Arcuri ha incontrato le Regioni per fare il punto sul piano per le terapie intensive

I contagi
Allarme in crescita nelle regioni del Sud
Marzio Bartoloni —a pag. 8

Manovra e fondi Ue: con 40 miliardi +0,9% extra per il Pil

CONTI PUBBLICI

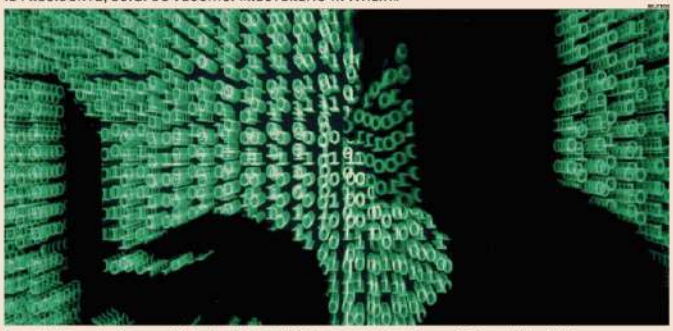
Venti miliardi di deficit aggiuntivo al tendenziale per finanziare nuove misure

Ieri sera pel nuovo stim Cdm della Nota di aggiornamento del Def: nei piani del governo un incremento extra dello 0,9% del Pil 2021 grazie a 20 miliardi di deficit in legge di bilancio e altri 20 dalla prima tranche del Recovery fund.
Rogari e Trovati — a pagina 5

CONFINDUSTRIA

SINERGIE E UNITÀ, UN PATTO PER RIPARTIRE
di **Paola Severino** — a pagina 22

IL PRESIDENTE, LUIGI DE VECCHIS: «RESTEREMO IN ITALIA»



Focus sulla sicurezza di software e prodotti. Lo Huawei Cybersecurity & Transparency Center sarà inaugurato a Roma a settembre 2021

Huawei aprirà a Roma l'hub sulla cybersecurity

Huawei Italia lancia il "Cybersecurity & Transparency Center", la cui inaugurazione è prevista a settembre 2021. Nel centro, che avrà sede a Roma, imprese e Pa potranno testare prodotti e soluzioni del più grande fornitore mondiale di apparati per tlc. Il presidente di Huawei Italia, Luigi De Vecchis: «Basta da attacchi Usa, non lasceremo l'Italia». **Andrea Biondi** —a pag. 13

«Recovery fund, al Sud solo progetti aggiuntivi»

L'INTERVISTA

GIUSEPPE PROVENZANO

Sgravi. «Al via la decontribuzione del 30% per 3 mesi, ma la prorogheremo».

Il ministro per il Sud esclude il rischio che i fondi del Recovery plan vadano a finanziare progetti già inseriti nell'ordinaria programmazione comunitaria: «Ho concordato con il ministro Amendola – racconta Provenzano al Sole 24 Ore – che tra i criteri di accesso dei progetti al Recovery Plan ci sia una doppia aggiuntività, sia rispetto alle politiche ordinarie di investimento dello Stato sia rispetto ai fondi di coesione». **Fotina** —a pag. 6

LA STRATEGIA PER TAGLIARE I TEMPI

Cabina di regia e poteri sostitutivi
Chiellino, Perrone e Trovati —a pag. 2

Inflazione, Bce pronta a cambiare linea

POLITICA MONETARIA

Lagarde, preoccupata dal calo dei prezzi, decide nuovi obiettivi

«Nell'attuale contesto di bassa inflazione le preoccupazioni che affrontiamo sono diverse» rispetto al passato. La presidente della Bce Lagarde ha aperto ieri a Francoforte a una revisione dell'obiettivo d'inflazione, accelerando sul cambio delle strategie: «può essere esaminata» la possibilità di un livello dei prezzi sopra il target (oggi al 2%) per stabilizzare l'economia di fronte a un'inflazione che si avvicina al limite inferiore. Lagarde ha evocato, nell'ambito della strategic review della Bce, la revisione del periodo temporale di medio termine su cui la Bce osserva la stabilità dei prezzi nonché la revisione dei parametri di misurazione. **Bufacchi** —a pag. 3

FALCHI & COLOMBE

PAROLE COME BOOMERANG

di **Donato Masciandaro**

Nella politica monetaria le parole devono servire a rendere l'acqua più trasparente, non ad intorbidirla. Altrimenti si rischia l'effetto boomerang.

Ed è esattamente quanto è accaduto ieri a Christine Lagarde, presidente della Banca centrale europea (Bce)

—Continua a pagina 3

Intesa-Ubi, 5mila uscite e 2.500 giovani assunti

VIA ALL'INTEGRAZIONE

Firmato l'accordo tra Intesa Sanpaolo e sindacati sul protocollo per l'avvio dell'integrazione del gruppo Ubi Banca confermate le 5mila uscite volontarie (trapensionamenti e prepensionamenti), scaglionate tra il 2021 e il 2023, a fronte di 2.500 assunzioni di giovani, da effettuare entro il 31 dicembre 2023. Il ceo di Intesa, Messina: «Tutelata l'occupazione e favorito lo sviluppo delle persone». Sileoni (Fabi): «Integrazione veloce anche nell'interesse dei bancari e dei territori».
Cristina Casadei —a pag. 12

LE DISMISSIONI DI INTESA SANPAOLO

Entro febbraio in dote a Bper 501 sportelli della ex Ubi
Luca Davi —a pag. 12

PANORAMA

AUTOSTRADE

Governo, ultimatum di 10 giorni su Aspi: senza novità arriva la revoca

Per il Governo è Atlantia a non aver rispettato gli impegni del 14 luglio sulla cessione di Autostrade per l'Italia e dè sempre Atlantia ad aver determinato la rottura della trattativa. Entro dieci giorni la revoca sarà dunque portata in Consiglio dei ministri «per le determinazioni conseguenti». Bo questa, in sintesi, la risposta dell'Esecutivo alle lettere trasmesse due giorni fa dalla holding. —a pag. 27

IL VERTICE A ROMA

5G, l'Italia rassicura gli Usa Gelo tra Vaticano e Pompeo

Il segretario di Stato americano, Mike Pompeo, ha definito ieri «molto soddisfacenti» i colloqui con il premier Conte e il ministro degli Esteri Di Maio al termine della sua prima giornata di missione a Roma. Gelo invece col Vaticano, a causa delle «interferenze» americane sulla nomina dei vescovi in Cina. —a pagina 10

VERSO LE PRESIDENZIALI

Rissa tra Trump e Biden nel faccia a faccia televisivo

Trump-Biden, insulti e rissa continua. Il primo dibattito in tv in vista delle elezioni presidenziali di novembre è degenerato nel caos. I candidati si sono attaccati per novanta, caotici minuti: «Tutti sanno che sei un buffone e un clown». «Marionetta in mano alla sinistra radicale». —a pagina 23

PROFESSIONISTI

Casse, il Covid-19 rivoluziona il calendario dei versamenti
De Stefani e Olivi —a pag. 26

SPIONAGGIO IN BORSA

Debutto a Wall Street Palantir vale già 22 miliardi

Palantir (specializzata in spionaggio) ha debuttato con un direct listing a Wall Street, mettendo a segno una valutazione di mercato attorno a 22 miliardi di dollari. Il New York Stock Exchange aveva assegnato al titolo un prezzo di 7,25 dollari. Ma la domanda degli investitori ha spinto le quotazioni in rialzo del 50%. —a pag. 21

nòva.tech
IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Nell'era del Covid accelera lo sviluppo delle start up digitali made in Italy
Luca Tremolada —a pag. 34

Rapporti
SALONE DI GENOVA
La nautica regge l'urto della crisi
—alle pagine 30 - 33

È semplice, si dice Pàntano.

PANTANO CARNI

Naturale Qualità.

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

www.pantanocarni.it

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Giovedì 1 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 271 - € 1,20
S. Teresa di Lisieux vergine

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675 881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario) Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

STRANI EFFETTI DEL VIRUS

Stadi aperti e Senato chiuso

Due parlamentari grillini positivi al Covid e si fermano subito i lavori a Palazzo Madama
Dopo i 15 positivi del Genoa il governo si spacca ma poi decide che il calcio va avanti lo stesso

Non c'è par condicio sul virus. Ieri con 2 senatori grillini positivi è scattata la chiusura di palazzo Madama. Quasi in contemporanea con una spaccatura nel governo si è deciso invece che il campionato di calcio deve andare avanti come prima nonostante i positivi al virus riscontrati nella squadra del Genoa, che proprio ieri sono saliti a 15 per il contagio asintomatico dell'ex giocatore della Lazio Velon Behrami

Martini e Pieretti alle pagine 2 e 3

Il Tempo di Osho

Colpi bassi e insulti, non annoia il Biden-Trump

Lenzi a pagina 10

Il governo rinvia a dopo i ballottaggi

Il voto fa slittare a lunedì i conti sulla manovra

Caleri a pagina 5

Delitto Vannini

Confermati 14 anni a Ciontoli Pene anche per moglie e figli

Ossino a pagina 17

Il recupero della prima giornata

Lazio ko in casa battuta 4 a 1 dall'Atalanta

Rocca e Salomone alle pagine 28 e 29

Sabato il leader della Lega a Catania davanti al Gup sul caso della nave Gregoretti

C'è pure il Pd a processare in piazza Salvini

DI FRANCESCO STORACE

Persino al processo l'estrema sinistra si mobilita contro Matteo Salvini. Il leader della Lega che sabato sarà di fronte al giudice per l'udienza preliminare per il caso Gregoretti. (...)

Segue a pagina 6

I conti della Numberten

Totti ha il tocco magico I suoi affari fanno boom

Giacobino a pagina 6

Se Nicola Cosentino è innocente vogliamo sapere chi è colpevole per la galera che si è fatto

La spazzola phon tutto-in-uno Drynow®
La prima spazzola di ceramica in Italia che usa la tecnologia degli ioni negativi

CAPELLI VOLUMINOSI E IN PIEGA COME DAL PARRUCCHIERE IN SOLI 10 MINUTI

Fino al 2 Ottobre è possibile ordinare la spazzola Drynow® con uno sconto del 70%, usando il coupon DRYNOWTEMPO.
Per ordinarla vai su ordinadrynow.com
o chiama il numero verde gratuito 800 340020

- Spedizione Express 24-48 ore gratuita
- Servizio clienti cordiale e disponibile 24/7
- Garanzia soddisfatta o rimborsata 60 giorni
- Pagamento alla consegna disponibile

Numero Verde 800-34.00.20

4,9 ★★★★★
Basato su 7453 recensioni

Il diario

di Maurizio Costanzo

Il Presidente dell'INPS, Tridico, ha dichiarato di recente, riguardo ai suoi emolumenti, che l'aumento del suo stipendio annuale non l'aveva chiesto lui. Dopo l'iniziale sconcerto, si sono svolte indagini e si è venuto a sapere che, nei giorni precedenti il Natale (cioè nel mese di dicembre), Babbo Natale si era presentato agli uffici di Presidenza dell'INPS e aveva fatto sapere al Presidente che in regalo, anziché il carbone come l'anno prima, gli era arrivato l'aumento di stipendio. Tutto questo per la chiarezza, per riaffermare l'importanza dell'anziano Babbo Natale e, per ribadire l'innocenza del Presidente dell'INPS.

Giovedì 1 Ottobre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 231 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Si può ottenere il superbonus su due unità immobiliari, più le parti comuni

Poggiani a pag. 26

Paolo Gasparini (università di Trieste): gli anticorpi del Coronavirus scompaiono in meno di tre mesi

Alessandra Ricciardi a pag. 7

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON ItaliaOggi

Export, buco da un miliardo

Sace a ItaliaOggi: è questo il flusso annuo di insoluti all'estero non garantiti da strumenti di tutela del credito. Tutto perché manca un decreto del Mineconomia

Buco da oltre un miliardo di euro su esportazioni e commesse internazionali. «Ad oggi il flusso annuo di insoluti all'estero non garantiti da strumenti a tutela del rischio di credito supera il miliardo di euro»: lo rivela a *ItaliaOggi* Sace spa. E questo accade perché il governo non ha ancora attivato la garanzia di stato sugli insoluti, come è stato previsto dal decreto legge Rilancio.

Chiarello a pag. 23

FONDO PERDUTO

Incentivi sui marchi polverizzati in quattro minuti

Lenzi a pag. 23

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Fisco *- L'interpello sulle riorganizzazioni aziendali*

Imu *- Esenzione coniugi, l'ordinanza della Cassazione*

IO ONLINE ***Antifurto*** *- L'ordinanza della Corte di cassazione sulla detraibilità della spesa*

PARCHI DIVERTIMENTO

Disney taglia 28 mila dipendenti, a causa della crisi da Coronavirus

Plazzotta a pag. 17

Polonia e Ungheria: no al Recovery Fund se condizionato ai diritti Lgbt

Tra le condizionalità del Recovery Fund per accedere ai fondi c'è il rispetto dello stato di diritto. È stato preteso da alcuni paesi del Nord Europa, Olanda in testa, che sono in aperta polemica con due paesi del gruppo di Visegrad, Polonia e Ungheria. Alla Polonia viene rimproverato un uso politico della giustizia, all'Ungheria una politica repressiva dei media. Ma non è tutto. Nella formula «stato di diritto» sono compresi anche altri diritti civili, riconosciuti da tempo nei paesi del Nord, ma non in Polonia e in Ungheria, come i diritti sessuali delle comunità Lgbt (lesbiche, gay, bisessuali, transgender).

Oldani a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

La ministra per le infrastrutture ***Paola De Micheli*** *ha inaugurato nella sua provincia, il piacentino, la tangenziale di San Polo, sulla strada ex provinciale fra Piacenza e Carpaneto. Di per sé, questa è un'opera trascurabile. Si sviluppa infatti per soli 8 chilometri. Ciò che la rende inquietante è il fatto che questa strada così corta, e che per di più si sviluppa su un terreno completamente pianeggiante e privo di ostacoli, e per la quale esistevano fin dall'inizio gli stanziamenti necessari, ha chiesto ben 22 anni di tempo per essere realizzata. In Cina una strada di questo tipo richiederebbe una settimana e in qualsiasi paese europeo tre mesi. La ministra ha nominato una commissione per capire quali sono le circostanze che hanno rallentato l'opera al fine di proporre la modifica delle normative che l'hanno resa massacrantemente lenta. Se non opera in questo modo, il paese sarà sempre in crisi e i posti di lavoro saranno solo di navigator. Mantenuti. Ma da chi se l'economia viene strozzata?*

Con «Il superbonus e le altre detrazioni edilizie» a €6,00 in più

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 162 - Numero 271

QN Anno 21 - Numero 271

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 1 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

La situazione più difficile nel Senese

Scuola, le famiglie: «Autobus pieni e studenti a piedi»

Pacchiani, **Sassetti** e altri servizi alle pagine **14** e **15**

Iacopo Melio e la fase nuova

«Al Pd dico: facciamo volare la Toscana»

Caroppo a pagina **17**

ristora INSTANT DRINKS

Due senatori positivi, trema il Palazzo

Sono esponenti grillini, tamponi ai colleghi. Congelata l'attività di palazzo Madama. Casellati: «Chiudere? Non se ne parla»
Scontro nel governo sulla sospensione del campionato di serie A. Un altro calciatore del Genoa contagiato. La Lega prende tempo

Servizi alle p. **3**, **4** e **5**

Assoluzioni eccellenti

Il prezzo dell'ingiustizia (e della gogna)

Raffaele Marmo

Una settimana fa l'assoluzione definitiva in Cassazione di Maurizio Venafro, storico capo di gabinetto di Nicola Zingaretti alla Regione Lazio. Due giorni fa l'assoluzione in appello a Napoli di Nicola Cosentino, per anni esponente di primo piano di Forza Italia in Campania. E così, tirata una riga, si potrebbe sostenere che alla fine la giustizia fa il suo corso e funziona.
Il problema, però, è proprio in quel concetto: «alla fine funziona». Perché dall'inizio «alla fine» ci sono sei anni per Venafro e nove per Cosentino di condanna preventiva sociale, politica, civile, etica. Anzi, per l'ex sottosegretario all'Economia ci sono «anche» ben quattro anni di carcerazione in attesa di giudizio.

Continua a pagina **2**

ADDIO A JOAQUIN LAVADO, IN ARTE QUINO. SI È SPENTO A 88 ANNI
LA SUA BIMBA CONTESTATRICE HA SEGNATO LA STORIA DEL FUMETTO

Joaquin Lavado, in arte Quino, aveva 88 anni

MAFALDA RESTA SOLA

Bonzi a pagina **27**

DALLE CITTÀ

Firenze

Centro sportivo della Fiorentina Variante ok C'è il via libera

Baldi in **Cronaca**

Firenze

Di nuovo a scuola la prof anti-Segre Scoppia la bufera

Gullè in **Cronaca**

Firenze

Ztl blindata La protesta dei commercianti

Conte in **Cronaca**

Choc a Napoli. La poliziotta: controllare i telefonini

Suicida a undici anni L'incubo del gioco social

Femiani e **Belardetti** alle pagine **6** e **7**

Condannata l'intera famiglia della fidanzata

La verità su Vannini «Lo lasciarono morire»

Rossi alle pagine **8** e **9**

Galleria Cavour

In Galleria Cavour si diffonde un nuovo profumo

FARINI 14, il profumo d'ambiente, l'essenza dell'ospitalità.

Ti seduce la Galleria, lo scopri su www.gallerieacavourbologna.com

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 232 Giovedì 1 ottobre 2020 In Italia € 1,50

Scontro Usa-Vaticano sulla libertà di fede in Cina

La scelta della Santa Sede di dialogare con Xi Jinping apre un caso. Il segretario di Stato Pompeo a Roma: "No a patti con il regime". Il Papa non lo riceve e scrive a Pechino. Conte e Di Maio: "Con Washington sul 5G"

Due monsignori accusano Becciu per la corruzione nella Curia

È scontro tra Stati Uniti e Vaticano sulla Cina. Il segretario di Stato Usa, Mike Pompeo, chiede alla Santa Sede di non rinnovare l'accordo con Pechino sulla nomina dei vescovi. Monsignor Gallagher avverte: «Trump non strumentalizzi il Papa». Intanto, nuove accuse a Becciu nell'indagine sulla corruzione nella Curia.

di **Bulfon, Ciriaco, Nigro e Rodari** alle pagine 2, 3 e 4

Presidenziali 2020

Trump-Biden Il duello degli insulti e la strategia della rissa

di **Lombardi e Rampini** a pagina 14

Il primo dibattito tv tra i candidati

L'ammiraglio Cavo Dragone

"Lotta ai pirati e cavi sottomarini. Così difendiamo l'Italia"

di **Gianluca Di Feo** a pagina 13

Novità Gedi

Qui comincia il racconto di un futuro sostenibile

di **Maurizio Molinari**

Con la nascita di *Green&Blue* il gruppo Gedi affronta la sfida di coniugare ambiente e sostenibilità ovvero di raccontare la trasformazione del Pianeta andando incontro al bisogno di rispondere ai cambiamenti climatici con soluzioni capaci di garantire protezione, sviluppo e prosperità ai suoi abitanti. Nell'agenda del XXI secolo la mobilitazione spontanea dei giovani di Greta Thunberg, gli investimenti nelle energie rinnovabili e le preferenze dei consumatori per i prodotti ecocompatibili compongono un unico volano di trasformazione dell'idea stessa di crescita collettiva dove difendere l'ambiente porta a generare creatività, lavoro e innovazioni capaci di porre le basi di un nuovo tipo di produttività.

continua a pagina 24

Positivi al Covid due parlamentari 5Stelle

Il Senato rischia il lockdown

Due senatori del Movimento 5 Stelle, Marco Croatti e Francesco Mollame, sono positivi al coronavirus. E Palazzo Madama ora rischia il lockdown. Il contagio è avvenuto durante la campagna elettorale per le Regionali. Uno dei due ha poi partecipato alla riunione dei parlamentari 5S, che sono stati tutti sottoposti al tampone. Il Senato si ferma per un giorno, in attesa dell'esito dei test.

di **Emanuele Lauria** a pagina 8

L'analisi

Tagliamo la giungla fiscale

di **Carlo Cottarelli** a pagina 25

Il disegnatore argentino aveva 88 anni

▲ Quino (1932 - 2020)

Addio a Quino, il papà di Mafalda la bambina che sfida il Potere

di **Concita De Gregorio**

Maledetti burocrati», urla ai professori. E alla madre che le dice «se non mangi la minestra non avrai il dolce» strilla: «Sarei ipocrita se venissi meno ai miei principi per un bieco ricatto». Vado a memoria, magari le parole non sono esattamente queste ma Mafalda è così: una bambina che parla e dunque pensa come una ventenne veemente e incazzatissima.

continua a pagina 28. Con un articolo di **Luca Raffaelli**

Domani in edicola

Yuval Harari, l'uomo che divulga sapienza diventa un fumetto

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.

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

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

COD Brivido Noir €10,40

N2

Lombardia Camici, svolta nell'inchiesta Il capo della task force: Fontana sapeva
MONICA SERRA – P. 11

Vannini Fu omicidio volontario Condannata tutta la famiglia Ciontoli
EDOARDO IZZO – P. 15

Psicanalisi Il nuovo libro di Recalcati e "lo straniero che c'è in ognuno di noi"
RAFFAELLA SILIPO – P. 25

NOBIS ASSICURAZIONI

LA STAMPA

GIOVEDÌ 1 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.269 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

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

LA MISSIONE DEL SEGRETARIO DI STATO

Pompeo avverte Di Maio sul 5G "Pechino vi sfrutta per i suoi scopi"

FRANCESCA SFORZA

ANSA/ALESSANDRO DI MEO

Pompeo e Di Maio AGASSO JR PP. 8-9

LE ELEZIONI AMERICANE

IL BULLISMO DEL PRESIDENTE NON PAGA

TRUMP-BIDEN LA RISSA IN TV INDIGNA GLI USA

GIANNI RIOTTA

I signori Old School, la vecchia guardia politica e diplomatica, i colleges, giornali e think tank Usa, arricciano il naso, disgustati davanti alla macelleria dialettica che ha visto opporsi il presidente repubblicano Donald Trump e il suo sfidante democratico per la Casa Bianca 2020, l'ex vicepresidente Joe Biden. Trump si è appellato in diretta ai miliziani estremisti di destra Proud Boys, «Un passo indietro, Sempre allerta!», mobilitandoli a pattugliare in massa i seggi il 3 novembre, Biden alla fine lo ha chiamato «pagliaccio», intimandogli di «star zitto». Il povero moderatore Chris Wallace, della rete di destra Fox News, figlio del leggendario conduttore Old School Cbs Mike Wallace, è stato umiliato dalla foga populista del presidente che, rompendo gli accordi firmati, ha interrotto senza tregua il rivale, come nei beceri talk show in Italia. Wallace blandiva «la farò felice con la mia domanda...ecco un tema che la farà felice Sir...» ma Trump è, e sempre resterà, Trump.

CONTINUA A PAGINA 17
MASTROLILLI – PP. 16-17

LA GERMANIA ANNUNCIA UN RINVIO DI SEI MESI, ROMA NON CI STA E CHIEDE PROCEDURE RAPIDE. OPPOSIZIONE DEI FRUGALI

Slitta il Recovery, Italia nel mirino

Palazzo Chigi: 10 miliardi per tagliare le tasse. Regioni in ritardo sui vaccini. Scontro sulla serie A

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

Si fa presto a dire Recovery Fund. Un po' più complicato è invece tradurre l'accordo politico raggiunto a luglio dai 27 leader nei relativi testi giuridici, passaggio indispensabile per poi consentire alla Commissione europea di emettere obbligazioni e trasferire quindi le risorse annunciate alle varie capitali. – P. 3 SERVIZI – PP. 2-8

Ciao Quino, papà di Mafalda

GUIDO TIBERGA – P. 24

I DIRITTI NEGATI DELLE DONNE

QUELL'IGNOBILE CIMITERO DEI FETI

ELENA STANCANELLI

Preferirei di no... Ma quando una donna dice no, mica è detto che voglia dire davvero no. E poi potrebbe ripensarci, magari ha solo bisogno di essere incoraggiata. Ma io preferirei di no, davvero. A noi, comunque, non interessa, perché abbiamo deciso altrimenti. Chi abbia deciso altrimenti non è chiaro. Ieri la direzione generale dell'ospedale San Camillo ha messo un post su Facebook.

CONTINUA A PAGINA 23
AMABILE – P. 13

L'INIZIATIVA EDITORIALE

GREEN&BLUE I COLORI DEL FUTURO

MASSIMO GIANNINI

Andy Wharol diceva che "avere la terra e non rovinarla è la più bella forma d'arte che si possa desiderare". Ne siamo ormai tutti consapevoli. Una ragazzina di 16 anni di nome Greta ci ha aperto gli occhi, ha scosso le coscienze di opinioni pubbliche e leadership politiche. Il New Deal ambientale è il cuore del progetto europeo "Next Generation Eu", ma anche del Recovery Plan italiano. La svolta verde conviene agli umani: presuppone un nuovo modo di vivere, di produrre, di consumare. Chi la capirà e la realizzerà per primo, avrà vinto la partita della sostenibilità non solo ambientale, ma anche sociale. Con questa consapevolezza, dopo "Salute" partito il 22 settembre, il gruppo Gedi lancia ora il suo nuovo prodotto digitale e cartaceo. Si chiamerà "Green & Blue", i due colori del nostro futuro, che troverete sul Web a partire da domani e in edicola con un mensile da dopodomani, e di cui potrete fruire attraverso il nostro network (Repubblica, La Stampa, Il Secolo XIX e le 13 testate locali della rete Gnn). Sarà il più grande e completo contenitore italiano di informazioni, inchieste, interviste, analisi e approfondimenti nel campo della difesa ambientale e delle sue applicazioni economiche e industriali.

CONTINUA A PAGINA 23

IL CASO

CIRIO E LA NOTTE DELLA REPUBBLICA

Alberto Cirio come Aldo Moro. Il volto del presidente della Regione Piemonte al posto di quello del presidente della Dc, nella foto-simbolo più tragica della storia del terrorismo italiano, che ritraeva lo statista rapito e alle sue spalle la scritta "Brigate Rosse" e la stella a cinque punte. Un volantino del genere è stato ritrovato qui a Torino, in Corso Regina Margherita, a due passi dal centro sociale Askatasuna. Chiunque lo abbia ideato, realizzato e diffuso, ha compiuto un atto disgustoso e intollerabile. Tanto più in questa città, che agli anni di piombo, da Carlo Ghiglieno a Carlo Casalegno, ha pagato un altissimo tributo di sangue. Esprimiamo tutta la nostra solidarietà al presidente Cirio. Respingiamo questo clima di odio, di intolleranza, di violenza. E ricordiamo ai disperati nostalgici della P38 che la "notte della Repubblica" non tornerà. Mai più. (m. gia.)

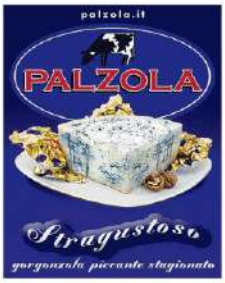
SI TOGLIE LA VITA A 11 ANNI

"MAMMA PERDONAMI SEGUO L'UOMO NERO"

VIOLA ARDONE

Il problema è sempre il lupo cattivo. Quello che un tempo era nascosto nel bosco, in agguato per sorprendere Cappuccetto rosso, carpirle informazioni sulla nonnina e convincerla a giocare con lui. La mamma l'aveva messa in guardia, ma lei, Cappuccetto, si era fatta soggiogare – oggi diremmo plagiare – dai modi gentili e dalla voce suadente del lupo.

CONTINUA A PAGINA 23 PIEDIMONTE – P. 12



BUONGIORNO

Uomini che amano le donne

MATTIA FELTRI

Noi maschi, soprattutto noi maschi bianchi eterosessuali, siamo stati chiamati a rispondere di un concorso morale nelle colpe degli uomini che odiano le donne, che le uccidono, le picchiano, le discriminano, e qualche volta c'entriamo, più spesso no. Che posso dire a mio discarico di un mascalzone che accoltella o dà fuoco alla sua preda? A me, poi, non viene fuori l'indignazione, mi viene fuori un dolore infinito, mi viene sempre in mente l'orrore senza scampo del Raskolnikov di Dostoevskij, mai spogliato di una flebile speranza. Ma stavolta voglio fare un'eccezione, e davanti alla sublime copertina di Vanity Fair, con la meravigliosa Vanessa Incontrada nuda e pingue - non certo troppo pingue - a rivendicare la possibilità dell'imperfezione, mi incarico della difesa dei maschi, magari non della categoria intera, ma di una buona maggioranza. Perché giunto al mezzo secolo di vita, a mezzo secolo di incomprensioni, so che siamo vittima di un irrimediabile equivoco. Le donne (molte, alcune, fate voi) hanno un'idea di sé, e dunque un'idea di noi, basata su una teoria a corto di pratica. Non sarà mai una ruga, né due né tre, a spaventare un uomo, non sarà mai un chilo di troppo, né tre né cinque, non un capello grigio, non un volto sfuggito al sequestro dalla cosmesi. Non sarà mai un'imperfezione né centomila: siamo esseri imperfetti attratti dalla luce, e una donna è la perfezione divina e luminosa dell'istante. Solo qualche sventato cerca la bellezza eterna e senza difetti, ed è destinato a perdersi nel buio e a smarrire l'unica verità: ogni donna sa essere bella, e ogni donna bella lo è per sempre.

BORSA -0,24% 1€ = $1,1708

BORSE ESTERE			
Dow Jones	27.808	Euro-Sterlina	0,9124
Nasdaq	11.128	Euro-Yen	123,76
S&P 500	3.360	Euro-Fr Sv	1,0804
Tokyo	23.100	Euro-Yuan	7,9720
Francoforte	12.791	RENDIMENTI	
Zurigo	10.187	Btp 10 Y	0,8100
Londra	5.866	Bund 10 Y	-0,5018
Parigi	4.803	FUTURE	
VALUTE		Euro-Btp	146,09
Euro-Dollaro	1,1708	Euro-Bund	177,19
		Ftse Mib	18,870

La Serie B torna all'attacco della A sui diritti tv ai fondi

Balata, presidente dei cadetti, scrive a Dal Pino e chiede di sedersi al tavolo con i private equity

Bertolino a pagina 12

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

La famiglia Prada puntella le casseforti

PaBe1 e Bellatrix mandano a riserva i profitti del 2019

Giacobino in *MF Fashion*

Anno XXXI n. 194
Giovedì 1 Ottobre 2020
€2,00 Classeditori

ESCLUSIVO IL VICEPRESIDENTE DELLA VIGILANZA INTERVIENE SU *MF-MILANO FINANZA*

Stretta Bce sui banchieri

***Mersch**: condurremo verifiche più rigorose sui **requisiti di professionalità** dei vertici degli istituti*

*Sulla normativa **l'Italia è indietro,** ma ora è pronta a varare il **decreto attuativo** delle regole Ue*

*Intanto **Lagarde** accarezza il **modello Fed** per cambiare l'obiettivo di **inflazione** nell'Eurozona*

Ottimista su un accordo sugli stimoli fiscali, Mnuchin rilancia Wall Street

REVOCA CONCESSIONE

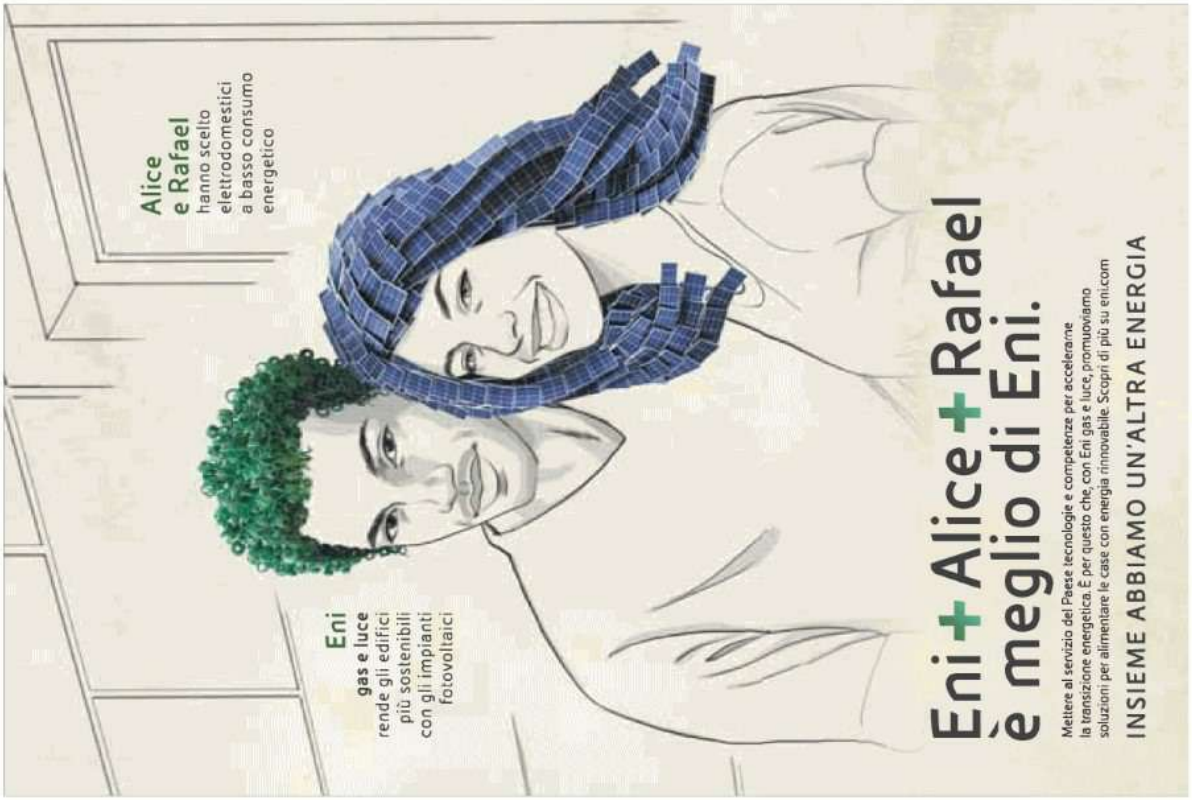
Fondo Tci e altri soci di Atlantia pronti a una class action contro lo Stato

MILANO FINANZA DIGITAL WEEK

Finanziamenti online per dare liquidità alle aziende

PARLA L'EX AD DI TELECOM

Bernabè: lo scorporo della rete? Lo proposi anch'io. Avremmo risparmiato molto



Il Sole 24 Ore

Primo Piano

ECONOMIA DEL MARE

Il traffico via mare cala del 21% a giugno

Assoporti: nei primi sei mesi movimentate merci per 200 milioni di tonnellate Il 7° Report di Srm presentato oggi: «Spendere presto i 4 miliardi pronti»

Il traffico via mare cala del 21% a giugno

Le discoteche affossano i liquori: -68%

Sanità privata, pilastro dell'Italia che riparte

Leonardo da Vinci Centro Diagnostico Medico

VERA VIOLA - NAPOLI - Il Covid ha avuto un forte impatto sul commercio marittimo mondiale e su quello italiano. In Italia, nel primo semestre 2020, l' import export via mare, a causa della pandemia e del blocco totale di tutte le attività, ha registrato un calo del 21% (in valore). Parliamo della componente internazionale del trasporto marittimo italiano che è sempre molto rilevante. Si pensi che il mare assorbe il 36% dell' interscambio italiano, (il 90% di quello mondiale) mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci. Riguardo al trasporto marittimo complessivo si stima per il 2020 un calo del 4,4% e per il2021 un incremento del 5%. Nel 2019, per citare l' ultimo anno prima della crisi, il valore degli scambi commerciali via mare dell' Italia è stato pari a 249,1 miliardi di euro, registrando un -1% sull' anno precedente. Di questi 129,6 miliardi riguardano l' import (-2%) e 119,5 l' export (che è rimasto costante). Insomma, dopo anni di sostanziale stabilità, tanto che sommando traffico via mare nazionale e internazionale nell' ultimo quinquennio l' Italia ha movimentato tra 480 e 490 milioni di tonnellate di merci annue, nel 2020 è arrivato lo scossone causato dalla pandemia. A scattare tale fotografia è il 7 Rapporto "Italian Marittime Economy" curato da Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) di Intesa San Paolo, che viene presentato oggi a Napoli. Ieri intanto, sempre a Napoli, si è tenuta anche l' Assemblea di Assoporti che ha a sua volta analizzato il trend. «Quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale - ha esordito Daniele Rossi, presidente Assoporti - Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12% rispetto allo stesso periodo del 2019». Srm, inoltre, oltre al calo dei consumi, mette in evidenza un altro fenomeno che ha impattato sulle rotte del commercio internazionale, sopratutto per quella fetta particolarmente importante che è rappresentata dal traffico di conteiner. Il Canale di Suez, nei primi 5 mesi del 2020 - segnala Srm - non ha più registrato le crescite sostenute e a doppia cifra del 2019; le navi porta container hanno fatto registrare un sensibile calo, del 15%. Tale fenomeno è dovuto, oltre che al calo dei consumi, anche a un altro fattore, anch' esso attribuibile al Covid-19: il calo del prezzo del petrolio ha indotto numerose portacontainer a passare per il Capo africano di Buona Speranza, prolungando il percorso di circa 3mila miglia nautiche, pur di risparmiare i costi del pedaggio. L' Autorità del Canale di Suez ha cercato di recuperare introducendo uno sconto per le grandi navi: si vedrà se riuscirà a invertire le rotte. «Il Mediterraneo resta centrale con il 27% dei traffici di linea container mondiali - spiega il dg di Srm, Massimo Deandreis -Ma attenzione, emergono altre rotte, quella africana, quella artica, la rotta ferroviaria tra Cina ed Europa, che potrebbero strappare quote di mercato». Tornando in Italia, vale la pena segnalare, e lo fa il Report di Srm, che la Cina è il principale Paese fornitore: rappresenta il 18% di tutto l' import via mare italiano. Il primo Paese cliente è invece rappresentato dagli Usa che concentrano il 24% dell' export. Non mancano indicazioni che Srm fornisce per il miglioramento dei traffici marittimi. Il primo monito è netto: far decollare le opere immediatamente cantierabili nei porti. Srm ha stimato, analizzando un panel di programmi operativi portuali (POT), oltre 4 miliardi di opere portuali in vari stati di avanzamento e di varia dimensione. «Porti e logistica - sottolinea Deandreis -hanno un ruolo strategico nel rilancio del

Paese. E come tali vanni considerati anche in sede di definizione del Recovery Plan e nella distribuzione

delle risorse». Srm invita infine a «impostare la programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 prevedendo la digitalizzazione delle procedure portuali e la massima integrazione infrastrutturale, favorendo lo sviluppo della ferrovia e dell' intermodalità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Primo Piano

L' annuncio del ministro

«Porti, norme antivirus fino all' estate 2021»

Fino alla scoperta del vaccino, non saremo «in grado di immaginare un ritorno delle crociere al 100%». È la prospettiva illustrata dal ministro per le infrastrutture e i trasporti, Paola De Micheli, intervenuta all' assemblea di Assoporti a Napoli. Il ministro ha anche annunciato misure di emergenza per i porti, almeno fino all' estate: «Dobbiamo utilizzare le misure temporanee emergenziali previste per il 2020, immaginando di prorogarle almeno per il primo semestre del 2021». De Micheli ha poi promesso un sostegno pubblico ai porti: «Contiamo di mettere altre risorse con fondi europei sul fronte ad esempio della manutenzione del patrimonio e sulla digitalizzazione della logistica».

ECONOMIA&MARITTIMO

Nuovo piano Iren
In arrivo 3.7 miliardi
per gli investimenti

Gas per le navi,
la prima bettolina
arriva alla Spezia

Affari Italiani

Primo Piano

Assoporti: i porti italiani non si sono mai fermati durante l' emergenza"

Rossi alla Naples shipping week: "La mancata produzione, così come i consumi, hanno determinato volumi di traffico minori". Contrazione di tutti i tipi di merci

affaritaliani.it

Il primo quotidiano digitale, dal 1996

Assoporti: i porti italiani non si sono mai fermati durante l'emergenza"

Rossi alla Naples shipping week: "La mancata produzione, così come i consumi, hanno determinato volumi di traffico minori". Contrazione di tutti i tipi di merci

"I porti italiani non si sono mai fermati durante l' emergenza sanitaria, garantendo la continuità della filiera logistica garantendo le soluzioni possibili rivolte ad efficientare e semplificare le loro attività istituzionali per meglio dispiegarne le potenzialità sa beneficio della ripresa economica". Lo ha affermato Daniele Rossi, presidente di Assoporti alla Naples shipping week che chiuderà i battenti il 3 ottobre. "Quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale", ha sostenuto Rossi. "La mancata produzione ed i mancati consumi hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai -ha sottolineato Rossi- il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci". Il numero uno di Assoporti ha proseguito ribadendo l' impegno dell' associazione che non si è mai fermato. Ed in proposito ha dichiarato che in questi mesi l' organismo ha sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del Sistema Paese. Rossi ha concluso affermando che "è necessario infine procedere ad una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti. Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall' emergenza sanitaria, occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede Parlamentare e di conversione del cosiddetto DL Semplificazioni". Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.

agenzianova.com

Primo Piano

Speciale infrastrutture: Srm, porti italiani hanno perso il 12 per cento delle merci

Napoli, 30 set 16:00 - (Agenzia Nova) - "Il 36 per cento dell'import-export italiano viaggia su mare. Ai primi posti per l'import internazionale Cina, Turchia Russia. Usa, Cina e Turchia i Paesi fondamentali per l'export". Questi i primi dati emersi dalla relazione di Arianna Buonfanti del Srm Studi e ricerche per il Mezzogiorno, nell'ambito dell'Assemblea pubblica Assoporti alla Naples Shipping Week. Buonfanti si è soffermata sulla situazione del traffico marittimo durante il pieno dell'emergenza sanitaria da Covid-19: "Durante la pandemia i porti italiani hanno perso il 12 per cento delle merci. Resiste Gioia Tauro, unico porto che ha registrato un segno positivo per il segmento dei container, crescendo del 28 per cento". Il settore più penalizzato resta quello del traffico passeggeri. (Ren) © Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Ansa

Primo Piano

Assoporti: Rossi, "annus horribilis, ma i porti mai fermati"

"Nei primi 6 mesi dell' anno movimentato il 12% in meno di merci"

"Quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale. La mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra". Daniele Rossi, presidente di Assoporti, l' associazione dei porti italiani, ha fatto il punto della situazione e ricordato i numeri dell' impatto dell' emergenza sanitaria legata al Coronavirus all' assemblea che si è tenuta oggi nella cornice della Naples Shipping Week, sottolineando però "Non dovremo dimenticare mai il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci". Ma i numeri sono pesanti. "Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 per cento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori". E la crescita sostenibile dei porti italiani è stata al centro dei lavori della giornata. (ANSA).

Ansa

Primo Piano

Porti:De Micheli,sostegno su strutture green e collegamenti

Ministro ad Assoporti:strategie per concorrenza a scali nord Ue

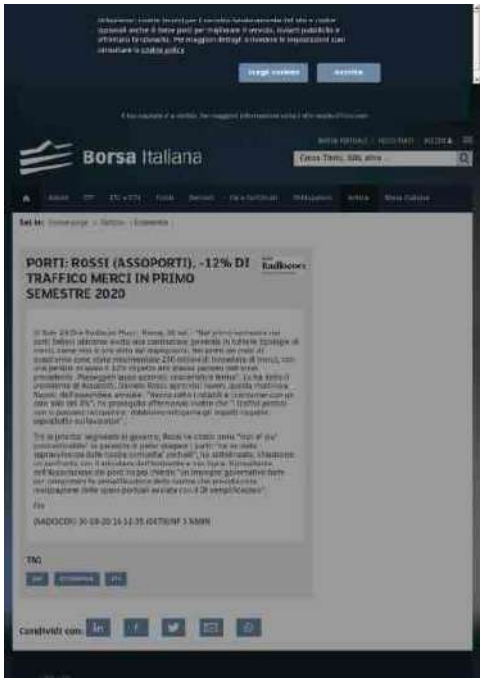
"Lo scenario a breve termine per i porti su cui abbiamo lavorato è dare risposte per l' emergenza sulla riduzione delle merci e la maggiore difficoltà sulle tratte internazionali che caratterizzano Paesi molto colpiti dal covid. Sul lungo periodo serve un adeguamento sostenibile dando il giusto sostegno economico agli operatori portuali, un lavoro sulle infrastrutture e sull' ultimo miglio ferroviario e stradale per il porto". Lo ha detto il ministro dei trasporti e infrastrutture Paola De Micheli intervenendo in videoconferenza all' assemblea di Assoporti in corso a Napoli. Sull' emergenza covid, ha spiegato De Micheli, "abbiamo attuato un confronto serrato - ha detto - provando a dare risposte anche sulla riduzione dei passeggeri su cui Italia aveva grande ruolo per attrattività turistica. Per questo abbiamo accompagnato i player per la ripartenza di una parte delle crociere". Il ministro ha sottolineato che "le strategie di medio e lungo devono portarci a fare concorrenza ai porti del Nord Europa. Dobbiamo sostenere le infrastrutture sostenibili nei porti, con l' efficientamento di strutture che già esistono e consentendo anche il potenziamento delle mission specifiche che ogni porto ha. Il secondo tema è sulla mobilità verso e da i porti, che deve avere una struttura stradale e su ferro sostanzialmente omogenea in tutti i porti, mentre ora ci sono profonde differenze. Questi due obiettivi sono nell' allegato sulle infrastrutture al piano nazionale di riforme e potranno essere finanziati anche con gli strumenti finanziari che ci vengono dall' Europa come il Green New Deal e il piano Ue Next Generation". De Micheli ha precisato che sulle novità infrastrutturali "daremo il giusto sostegno economico agli operatori portuali perché non possiamo pensare che gli adeguamenti sostenibili nel progetto Green Port sia solo sostenuto dai porti stessi. Quindi serve il sostegno pubblico. Abbiamo dato già un segnale forte mettendo nel fondo infrastrutture oltre 800 milioni di euro per i porti e su quelle linee di indirizzo contiamo di mettere altre risorse con Fondi Europei sul fronte ad esempio della manutenzione del patrimonio e sulla digitalizzazione della logistica". (ANSA)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Borsa Italiana

Primo Piano

Porti: Rossi (Assoporti), -12% di traffico merci in primo semestre 2020



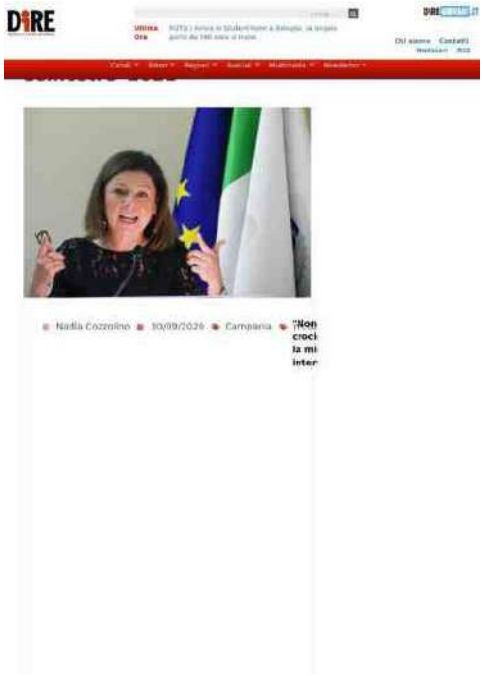
(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 30 set - "Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest'anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma". Lo ha detto il presidente di Assoporti, Daniele Rossi, aprendo i lavori, questa mattina a Napoli, dell'assemblea annuale. "Hanno retto i rotabili e i container con un calo solo del 3%", ha proseguito affermando inoltre che "i traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori". Tra le priorita' segnalate al governo, Rossi ha citato come "non e' piu' procrastinabile" la garanzia di poter dragare i porti: "ne va della sopravvivenza delle nostre comunita' portuali", ha sottolineato, chiedendo un confronto con il ministero dell'Ambiente e con Ispra. Il presidente dell'Associazione dei porti ha poi chiesto "un impegno governativo forte per completare la semplificazione delle norme che presidiano la realizzazione delle opere portuali avviata con il Dl semplificazioni". Fro (RADIOCOR) 30-09-20 16:11:35 (0479)INF 5 NNNN

Dire

Primo Piano

Porti, De Micheli: "Misure emergenziali fino a primo semestre 2021"

NADIA COZZOLINO



Nadia Cozzolino 30/09/2020 Campania n.cozzolino@agenziadire.com "Non possimao immaginare un ritorno delle crociere al 100% prima del vaccino". Lo sostiene la ministra per le Infrastrutture e i Trasporti intervenuta all' assemblea di Assoporti a Napoli Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print NAPOLI - "E' evidente che, sia sul fronte della normativa che dell' allineamento alle linee guida, n on siamo ancora in grado di immaginare un ritorno delle crociere al 100% almeno fino alla scoperta del vaccino ". Questa la prospettiva illustrata dalla ministra per le Infrastrutture e i Trasporti Paola De Micheli intervenuta all' assemblea di Assoporti a Napoli durante la Naples Shipping week. Collegata in videconferenza, la ministra ha ricordato come la presenza crocieristica in Italia sia "in ripresa", mentre le minori presenze di utenti sono figlie non solo delle restrizioni normative ma anche di "un mercato che sconta la paura di viaggiare" . Rispetto al traffico merci, la situazione "non e' florida - ha osservato - o comunque non equiparabile al 2019. Da giugno registriamo un ritorno verso livelli piu' elevati rispetto al lockdown anche perche' riprende il traffico di beni non essenziali. Ma siamo ancora in una condizione di non equilibrio del sistema". DE MICHELI: MISURE EMERGENZIALI FINO A PRIMO SEMESTRE 2021 "Dobbiamo continuare ad agire, - prosegue la ministra - ascoltare e fare sintesi per utilizzare le misure temporanee emergenziali previste per il 2020, immaginando di prorogarle almeno per il primo semestre del 2021 ". "Siamo consapevoli che ci muoviamo nell' ambito di misure emergenziali valide solo per uscire dalla crisi pandemica", ha aggiunto, anticipando le strategie da perseguire nel medio e lungo periodo " per favorire la crescita del nostro sistema portuale ai livelli dei porti del Nord Europa, i nostri principali competitor" . Tra le linee guida da seguire, lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e "il perseguimento degli obiettivi gia' scritti e finanziati nel piano 'Italia Veloce' in merito alla mobilita' verso e da i porti. Abbiamo da sfruttare l' opportunita' che ci viene data dal l' Europa grazie agli strumenti finanziari nuovi del Green New Deal e del Next Generation Ue. Vogliamo una accessibilita' ai porti sostanzialmente omogenea e uniforme in tutte le realta' portuali del Paese". RECOVERY FUND, ROSSI (ASSOPORTI): "RISORSE PER INTEGRAZIONE LOGISTICA DEL SUD" "Per sostenere la ripresa economica e' necessaria una nuova stagione di pianificazione strategica di medio periodo che, fra l' altro, contribuisca a ridurre il divario fra il Centro-Nord ed il Mezzogiorno" . Cosi' Daniele Rossi, presidente di Assoporti, durante l' assemblea annuale dell' associazione a Napoli. " I porti del Sud - dice - n on potranno esprimere la loro potenzialita' e contribuire alla costruzione di una rete logistica nazionale diffusa se non potranno fare affidamento su una rete ferroviaria moderna ed efficiente. Interventi mirati su ferrovie, strade, digitalizzazione: qui devono essere concentrati gli sforzi e le risorse del Recovery Fund, con particolare attenzione alla integrazione logistica del Sud del Paese". Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print Leggi anche: Elton John a Capri senza mascherina, il Codacons: "Venga multato, legge uguale per tutti" Coronavirus, tutti negativi i tamponi dei giocatori del Napoli VIDEO | Undicenne suicida a Napoli, lo psicoterapeuta: "Basta giochi che mettono a repentaglio la vita" Lo sguardo di Pappi Corsicato su "Pompei. Eros e Mito" Passeggiate notturne nei siti archeologici vesuviani Galleria Vittoria, Comune di Napoli: "Lavori a ritmo serrato"

FerPress

Primo Piano

Naples Shipping Week: assemblea Assoporti. Catalano (MIT): strategie e progetti, il Recovery Plan non è un PON

(FERPRESS) Napoli, 30 SET Il Recovery Plan non è un PON, un Piano Operativo Nazionale, un elenco di opere che ricalca vecchi strumenti come la Legge Obiettivo, che nessuno rimpiange. E' un grande Piano strategico del Paese, dove inserire riforme, strategie e progetti che sono un mero strumento per la realizzazione di una strategia complessiva.Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è intervenuto all'Assemblea di Assoporti che si svolge a Napoli, nell'ambito di Naples Shipping Week, con un intervento chiarificatore e impostato soprattutto sulle questioni di metodo, che devono guidare la progettualità e la realizzazione delle strategie che sono alla base del piano NextgenerationEU.Il responsabile della Struttura tecnica di missione del MIT ha insistito che la disponibilità dei fondi del Recovery Fund non può essere l'occasione per raccogliere un florilegio di progetti sganciati da una visione strategica complessiva, perché questo costituerebbe un errore gravissimo. Il Recovery Plan è un progetto europeo che ha regole precise e deve rispondere ad un orizzonte strategico definito, che presuppone anche che ciascun Paese faccia le riforme per modernizzare procedure e capacità realizzativa dei progetti, perché se non si fanno le riforme di efficientamento del sistema anche gli investimenti più costosi rischiano di essere una dispersione di risorse, ha sottolineato ancora Catalano.

FerPress

Primo Piano

Uiltrasporti: Tarlazzi, bene le dichiarazioni del Presidente di ssoporti Daniele Rossi

(FERPRESS) Roma, 30 SET Apprezziamo quanto dichiarato oggi dal Presidente Daniele Rossi, sul lavoro portuale riconoscendogli un valore imprescindibile, che durante il lock down ha permesso di non fermare gli approvvigionamenti essenziali del paese. A dichiararlo il Segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, a margine dell'Assemblea nazionale di Assoporti.Accogliamo altresì molto positivamente anche l'esortazione di Assoporti a rinnovare il CCNL Porti, in quanto strumento principale di contrasto del dumping sociale che pregiudica un omogeneo sviluppo del sistema portuale italiano.Bene anche il richiamo alla regolamentazione dell'autoproduzione, che riequilibra il contesto operativo degli organici porti e la richiesta di maggiore semplificazione per i controlli doganali e la realizzazione delle opere necessarie al mantenimento e allo sviluppo dei traffici portuali.Ora ci aspettiamo che il Governo dia ruolo alla Conferenza Nazione della Autorità di sistema portuale invitando al tavolo anche i sindacati per avviare finalmente un processo nazionale che dia una pianificazione di sviluppo inclusiva di tutto il sistema portuale, da Nord a Sud Il Paese ne ha urgente bisogno, tanto più che il Recovery Fund finanzierà l'opportunità irripetibile di potenziamento dell'intero paese, in cui i porti sono anello di congiunzione fondamentale dell'intera economia.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

FerPress

Primo Piano

Naples Shipping Week: assemblea Assoporti. Rossi: obiettivo la crescita sostenibile dei porti italiani

(FERPRESS) Napoli, 30 SETT Assemblea 2020 di Assoporti affollatissima e con un qualificatissimo numero di partecipanti (nonostante le inevitabili misure di prevenzione sanitaria), tenutasi a Napoli, in occasione della quarta edizione della Naples Shipping Week, in corso nella città partenopea dal 28 settembre al 3 ottobre. Il presidente dell'associazione, Daniele Rossi, ha tenuto la relazione introduttiva, mentre negli interventi e nelle tavole rotonde si sono succeduti i più autorevoli esponenti del settore.Tra i principali protagonisti, il sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e ai Trasporti, Roberto Traversi, che ha ricevuto dalla ministra De Micheli la delega ad occuparsi del delicato settore, e ha svolto una serie di interventi nel corso della manifestazione. L'elenco degli intervenuti è particolarmente lungo, comprendendo tra gli altri il direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Marcello Minenna; il comandante generale delle Capitanerie di Porto Giovanni Pettorino; Giuseppe Catalano, coordinatore della Strattura Tecnica di Missione del MIT; la presidente della IX Commissione Trasporti della Camera Raffaella Paita (insieme a numerosi componenti della Commissione); Carla Roncallo, presidente dell'Adsp Mar Tirreno Orientale e ora designata al ruolo di commissario dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti; Arianna Buonfanti, di SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno; e quasi tutti i presidenti delle Autorità di Sistema portuali rappresentati nell'Associazione.I temi delle relazioni e delle tre tavole rotonde che hanno animato il dibattito, sono ruotati soprattutto intorno all'esigenza di sburocratizzazione e semplificazione delle procedure per consentire al settore di procedere sulla via dell'innovazione e della modernizzazione, e in particolare della realizzazione degli indispensabili investimenti per l'adeguamento delle strutture portuali alle nuove esigenze dettate dallo sviluppo del traffico marittimo. Nel mirino, l'annosa questione dei vincoli burocratici e amministrativi che impediscono o ritardano la realizzazione dei dragaggi, ritardano la semplificazione delle procedure doganali e penalizzano persino opere ritenute essenzaili anche in ottica europea, come la transizione energetica ecologica ed ambientale.Dal positivo confronto con i componenti della Commissione Trasporti e, in particolare, con il sottosegretario di Stato Traversi, sono venuti gli impegni ad intervenire, con le opportune variazioni, sia sul Codice degli Appalti che sul DL Semplificazioni, per interventi mirati soprattutto a favorire la rapida realizzazione delle opere di adeguamento delle strutture portuali, mentre sul versante normativo e delle operazioni doganali è stato ribadito l'impegno al funzionamento dello Sportello unico doganale e all'aggiornamento del Codice della navigazione, le cui norme in alcuni casi risalgono addirittura al 1942.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

FerPress

Primo Piano

Naples Shipping Week: assemblea Assoporti; De Micheli: portualità essenziale per Italia, 800 mln a Green Port

(FERPRESS) Napoli, 30 SETT La portualità è essenziale per l'Italia, al centro del Mediterraneo dove passa il 90% delle merci del commercio internazionale. Digitalizzazione, collegamenti ultimo miglio ferroviario e stradale, conversione energetica e Green Port sono anche gli assi degli investimenti italiani del Recovery Fund, e non solo. Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, è intervenuta a conclusione dell'affollatissima Assemblea di Assoporti, tenutasi a Napoli nell'ambito della Naples Shipping Week. La De Micheli ha confermato innanzitutto l'attenzione al settore, ma ha anche insistito in maniera particolare ad esprimere gratitudine verso i componenti, i lavoratori e le lavoratrici del comparto marittimo, che nella fase gravissima dell'emergenza nazionale attraversata nel periodo del lockdowm ha offerto collaborazione senza riserve e consentito all'Italia di dare una risposta alla crsi economica e sanitarie che altri Paesi non sono stati in grado di dare nella stessa maniera.La De Micheli ha anche lodato la collaborazione di Assoporti e di tutte le Autorità portuali, Capitanerie di Porto per la definizione prima e l'applicazione poi delle linee guida di prevenzione sanitaria, per le quali la ministra ha invitato ad effettuare una sorta di check up insieme, per verificare cosa può essere confermato o migliorato o eventualmente aggiornato. Compatibilmente con gli impegni legati a questa delicata fase di definizione del Recovery Plan, la ministra (che è intervenuta in collegamento telematico dal suo studio al ministero di Porta Pia), la ministra ha poi anticipato di avere intenzione di convocare al più presto la Conferenza di tutte le Autorità di Sistema portuali, per un confronto anche sui temi emersi nell'Assemblea di Assoporti. La De Micheli ha ricordato i provvedimenti di sostegno al settore che, in conseguenza del Covid-19, hanno subito pesanti ridimensionamenti di fatturato nel settore merci e una crisi senza precedenti nel settore passeggeri, in particolare per quanto riguarda il settore crocieristico, particolarmente importante per il nostro Paese (si stima che l'1% di diminuzione del traffico crocieristico determina la perdita di 9.000 posizioni di lavoro nell'indotto complessivo). Infine, la De Micheli ha ricordato che per la transizione energetica ed ambientale dei porti (Green Port), il Ministero ha stanziato 900 milioni di euro, ma l'intenzione è di aumentare ancor più i fondi a disposzione anche sfruttando le possibilità del Recovery Fund.

Gazzetta di Napoli

Primo Piano

L' assemblea di Assoporti a Napoli chiude il primo ciclo della riforma.

La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell' assemblea di Assoporti che ha scelto la Naples Shipping Week per questo importante momento di confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull' innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell' economia portuale. 'Quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale - ha esordito Daniele Rossi , presidente Assoporti - la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai - ha sottolineato Rossi - il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci'. Il Presidente ha proseguito sottolineando l' impegno dell' Associazione che non si è mai fermata. In questi mesi ha infatti sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del 'sistema Paese'. Una mattinata intensa, che ha visto la partecipazione dei presidenti dei porti italiani e di numerosi attori dello scenario geopolitico ed economico in cui i porti si trovano ad operare confrontarsi sulle tematiche del momento, sul finanziamento e realizzazione di infrastrutture portuali e dragaggi e sulle relazioni porto-città. Domani, giovedì 1 ottobre , al via Port&ShippingTech , il Forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo che si svolgerà in presenza nel Centro Congressi della Stazione Marittima e sarà interamente trasmesso in streaming. Aprirà con il Green Shipping Summit che, in linea con il piano europeo per la carbon-neutrality entro il 2050, affronterà il tema della l' abbattimento delle emissioni di CO_2. Contemporaneamente Smart Ports&Logistics si concentrerà sull' impatto delle tecnologie digitali, tra cui automazione e IoT, sulle infrastrutture portuali e logistiche. In chiusura della mattinata la presentazione in anteprima del 7° programma annuale 'Italian maritime economy' a cura di SRM , il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. I lavori riprenderanno con Technology Trend del settore marittimo: porti e navigazione dedicato alle tecnologie d' avanguardia per la navigazione e la sicurezza, all' evoluzione dei sistemi di comunicazione, monitoraggio satellitare e realtà aumentata. Seguirà ' L' Italia ed il mare, un legame imprescindibile ed indissolubile' , la sessione a cura della Marina Militare che vedrà la partecipazione dell' Amm. Giuseppe Cavo Dragone , Capo di Stato Maggiore. Due le sessioni parallele che guardano alla finanza: Ports and Finance: green deal & blue growth e Green Shipping & Maritime Energy Transition Financing . La prima dedicata ai finanziamenti per l' innovazione nel settore pubblico e privato, la seconda ai finanziamenti che puntano alla sostenibilità per la crescita della logistica portuale e della navigazione. Port&ShippingTech proseguirà anche venerdì 2 e vedrà la partecipazione ai lavori dell' On. Gaetano Manfredi , Ministro dell' Università e della Ricerca e del sindaco Luigi De Magistris .

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Nautilus

Primo Piano

Dall' 8 al 10 ottobre al via nel porto di Taranto i "TARANTO PORT DAYS 2020

PORTO DI TARANTO - . L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto è promotrice della seconda edizione dei 'Taranto Port Days', in programma nel Porto di Taranto dall' 8 al 10 ottobre 2020. Per tre giorni, la città-porto di Taranto darà vita ad un percorso di valorizzazione della portualità attraverso la realizzazione di momenti educativi-artistico-culturali e talk dinamici direttamente connessi al tema del mare, dell' innovazione e dello sviluppo sostenibile. L' adesione dell' AdSP del Mar Ionio a questa nuova edizione degli Italian Port Days - lanciata nel corso della precedente annualità da Assoporti, l' Associazione dei Porti Italiani - trova conferma nella volontà condivisa dalle AdSP nazionali di sostenere un' attività di promozione congiunta e coordinata della portualità e della cultura del mare attraverso lo slogan 'opening port life and culture to people'. Le AdSP nazionali hanno condiviso la volontà di dedicare questa seconda edizione dei Port Days al tema 'Orizzonte 2030', cogliendo l' opportunità di sensibilizzare le comunità portuali nazionali verso le tematiche promosse dall' ONU in materia di sviluppo sostenibile, attraverso la promozione dei 17 Sustainable Development Goals da raggiungere entro il 2030. Per il 2020, l' AdSP del Mar Ionio si è avvalsa della collaborazione di Associazioni legate al territorio - Jonian Dolphin Conservation, AFO6, l' International Propeller Club - Port of Taras ed il Balab - che hanno messo a fattor comune il proprio know-how e la propria esperienza al fine di contribuire alla costruzione del programma dei TPD2020, attraverso l' organizzazione di iniziative legate alla promozione della sostenibilità ed alla valorizzazione della risorsa mare, anche tramite l' espressione artistica. Durante i Taranto Port Days, infatti, lo scalo jonico sarà aperto alla cittadinanza ed alla comunità digitale, divenendo crocevia di storie e identità grazie all' esperienza diretta che in molti potranno vivere - anche per la prima volta - dell' infrastruttura in modalità sia fisica che virtuale, dando vita ad un processo partecipativo e di aggregazione che ambisce a divenire strumento di promozione spontanea e attiva della città portuale di Taranto. Nei tre giorni sarà, inoltre, allestito un 'Port village', area espositiva con stand dedicati alla cultura del mare e alle diverse realtà che animano il porto di Taranto oltre che a spazi interattivi, laboratoriali e di degustazione. Nell' ambito del calendario di eventi dei Taranto Port Days, l' AdSP del Mar Ionio è, altresì, promotrice dei Falanto Awards, kermesse alla prima edizione che, nella serata del 10 ottobre, vedrà sul palco dei Port Days i key players che hanno contribuito alla promozione della città portuale di Taranto come destinazione crocieristica e meta turistica d' eccellenza: istituzioni, artisti, atleti che hanno rappresentato i valori della bellezza, della solidarietà e della perseveranza diventando fautori di cambiamento. L' ingresso agli eventi sarà consentito in osservanza delle misure precauzionali di contenimento e contrasto anti COVID-19 (utilizzo della mascherina, rispetto della distanza interpersonale di un metro e delle norme igienico-sanitarie). La partecipazione ai Taranto Port Days 2020 è consentita previa registrazione tramite il portale Eventbrite. Programma e prenotazioni 08 OTTOBRE 2020 1° Sporgente del porto di Taranto, Molo San Cataldo Ore 17:00 - OPENING CEREMONY - INAUGURAZIONE PORT VILLAGE Ore 19:00 - GREEN TALKS: UNA GOVERNANCE INNOVATIVA PER TARANTO CITTA' PORTUALE SOSTENIBILE Ore 21:00 - SERATA MUSICALE CON MARIO ROSINI TRIO: UNA CANZONE INTORNO AL MONDO 09 OTTOBRE 2020 1° Sporgente del porto di Taranto, Molo San Cataldo Ore 17:00 - APERITIVO DELL' INNOVAZIONE Ore 19:00 - PREMIAZIONE COTEST. TARANTO: LA MIA CITTA'-PORTO 09 OTTOBRE 2020 e 10 OTTOBRE 2020 Molo Sant' Eligio - Taranto Dalle ore 15:00 alle ore

17:00 - VISITA DEL PORTO VIA MARE 10 OTTOBRE 2020 Università degli Studi di Bari, Via Duomo 259 - Taranto
Ore 11:00 - CONVEGNO: "LA CITTA'-PORTO DEL FUTURO: IL WATERFRONT COME ELEMENTO DI

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Nautilus

Primo Piano

RILANCIO DELLA DESTINAZIONE TARANTO" info: segreteria.propellerclubtaras@gmail.com 10 OTTOBRE 2020 1° Sporgente del porto di Taranto, Molo San Cataldo Ore 19:00 - CONVEGNO: FALANTO AWARDS Ore 21:00 - CLOSING CEREMONY. SERATA MUSICALE CON MICHELE RIONDINO & THE REVOLVING BRIDGE Info: tarantoportdays2020@gmail.com

Ildenaro.it

Primo Piano

Assoporti, assemblea a Napoli. Il ministro De Micheli: Crociere, ritorno alla normalità solo con il vaccino

Non siamo ancora in grado di immaginare un ritorno alla normalità della crocieristica se non quando, in maniera massiccia e diffusa, ci sarà la possibilità di accedere al vaccino sul Covid". Lo ha detto Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, intervenuta in collegamento video all' assemblea pubblica di Assoporti, nella Stazione Marittima di Napoli. Sul tema della crocieristica, ha spiegato De Micheli, "abbiamo provato a dare una risposta per ora del tutto emergenziale e abbiamo accompagnato la richiesta dei grandi player della crocieristica per poter riattivare almeno alcune navi e per poter tenere questo settore ancora in campo seppur con numeri molto limitati. Ma è del tutto evidente che, sia sul fronte normativa che dell' adeguamento progressivo delle linee guida sul piano della sicurezza, noi non siamo ancora in grado di immaginare un ritorno alla normalità se non quando ci sarà la possibilità in maniera diffusa di accedere al vaccino". De Micheli ha sottolineato che "questo però non ci toglie dalla responsabilità di continuare ad accompagnare una condizione di presenza della crocieristica italiana, anche alla luce delle restrizioni, legate non solo alle linee guida previste dal Governo ma anche a un mercato che sconta la paura di muoversi e viaggiare. Le linee di tendenza ci dicono che il tempo che ci separa dalla ripresa del traffico passeggeri è un tempo che potrà essere più lungo o più breve esclusivamente sulla base di quando arriverà in maniera massiccia la possibilità di vaccinarci". Possibile la proroga delle misure emergenziali fino a giugno 2021 "Dobbiamo continuare ad agire, ad ascoltare e a provare a fare la sintesi insieme per implementare le misure temporanee ed emergenziali che abbiamo previsto per il 2020 e sulle quali occorrerà a breve fare una riflessione su quelle effettivamente funzionali ed efficaci, per immaginare di prorogarle almeno per il primo semestre del 2021 proprio perché abbiamo come orizzonte la legge di bilancio che ha un iter che comincia il 15 ottobre", ha detto ancora il ministro. "Il riconoscimento del ruolo della portualità - ha spiegato De Micheli - si vedrà da un lato sulla base della nostra capacità di fare la sintesi delle misure migliori da riproporre, dall' altro dalla capacità di proporne eventualmente di nuove come implementazione di queste misure, ma soprattutto si misurerà dalla capacità di dare risposte concrete agli attori che nei porti realmente stanno avendo la più grande parte dei problemi. Tutto questo, consapevoli che ci stiamo muovendo nell' ambito di misure emergenziali, quindi temporanee e replicabili solo per il tempo necessario a uscire dalla crisi pandemica e per riappropriarci del ruolo che dobbiamo avere nel Mediterraneo". Masucci: Porti, la governance deve rinnovarsi nella competenza "Oltre ai soldi in arrivo dall' Europa, oltre alle semplificazioni, serve anche una governance dei porti che si rinnovi nella competenza. Questo è un punto fondamentale, servono dei presidenti competenti dal punto di vista tecnico. La politica non faccia scelte legate alle appartenenze partitiche". Così Umberto Masucci, presidente del Propeller club Napoli, presentando la quarta edizione della Naples Shipping Week, la settimana dedicata alla cultura e all' economia del mare in corso fino a sabato 3 ottobre a Napoli. "Chi governa i porti, che sono aziende, ne garantisce l' efficienza", ha sottolineato Masucci, interpellato dai cronisti sul rinnovo delle cariche al vertice dell' autorità portuale del Mar Tirreno Centrale. "Parliamo di un territorio - ha detto - che movimento 14-15 milioni di persone all' anno con le loro produzioni, importazioni e consumi. Il mio giudizio sugli ultimi quattro anni di governance è positivo perché dopo dieci anni di stop sono ripartiti i dragaggi e le ristrutturazioni dell' area erano ferme da dieci anno. Ora serve una continuità di

governance".

Informare

Primo Piano

Rossi (Assoporti): non è il momento di aprire una stagione di conflittualità nei porti

Secondo l' ammiraglio Pettorino, la Via della Seta cinese comporta un' integrazione del sistema economico italiano con temi che vanno al di là dell' interesse nazionale Non è il momento di aprire una stagione di conflittualità nei porti. L' appello è del presidente dell' Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Daniele Rossi, che oggi, nella sua relazione all' assemblea generale dell' associazione in svolgimento alla Stazione Marittima di Napoli, ha evidenziato il momento di difficoltà per il sistema economico italiano causato dagli effetti della pandemia di Covid-19, crisi sanitaria che i porti nazionali hanno contribuito ad affrontare continuando a lavorare per movimentare le merci necessarie per fronteggiare l' emergenza e per il sostentamento delle comunità. «Non è tempo di nuova conflittualità», ha esortato Rossi rivolgendosi a tutte le parti della comunità marittimo-portuale: dagli armatori ai lavoratori portuali e ai sindacati. Il presidente di Assoporti ha richiamato le parti a manifestare senso di responsabilità su temi che erano già "caldi" prima della crisi come quelli dell' autoproduzione nei porti e del rinnovo del contratto dei lavoratori dei porti, ma ha anche invitato la parte politica a supportare le attività portuali consentendo ad esempio l' effettuazione di opere di dragaggio in alcuni porti che - ha sottolineato Rossi - non sono più procrastinabili, o ancora semplificando le norme per la realizzazione delle infrastrutture portuali. A tutto campo l' intervento di saluto dell' ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che ha individuato in tre le principali sfide con cui si devono confrontare i porti italiani: la prima è quella del gigantismo navale che vede porti come quelli nazionali progettati per navi di ridotte dimensioni dover oggi accogliere portacontainer lunghe 400 metri e larghe 60 metri. Secondo Pettorino, la seconda sfida è quella posta dalle fusioni e acquisizioni che stanno avvenendo nel settore dello shipping che - ha osservato l' ammiraglio - stanno mettendo in crisi il sistema regolatorio e che ad esempio - ha ricordato - hanno costretto un' Autorità Portuale a ricorrere al parere dell' Avvocatura dello Stato per risolvere una questione legata ad una concessione. La terza sfida - per Pettorino - è quella posta dalla Via della Seta cinese, progetto che comporta - ha detto l' ammiraglio - «un' integrazione del nostro sistema economico con temi che vanno al di là dell' interesse nazionale». Fra i temi roventi che la portualità italiana ha affrontato prima della pandemia e che sono tutt' ora all' ordine del giorno c' è quello del conflitto con l' Unione Europa sulla tassazione delle Autorità Portuali, con il lavoro del governo - menzionato nel suo saluto dal sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con delega ai Porti, Roberto Traversi - per convincere l' UE che le authority portuali italiane lavorano solo per l' interesse pubblico. Altro tema attuale, anche se non legato all' emergenza, è quello - ricordato dal presidente nazionale dei The International Propeller Clubs - della nomina dei nuovi presidenti delle Autorità di Sistema Portuali data la prossima scadenza degli attuali mandati, tema - ha esortato Umberto Masucci - che deve essere affrontato ponendo nuovamente al centro la competenza dei candidati a ricoprire la carica.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Informare

Primo Piano

Apprezzamento di Uiltrasporti per le dichiarazioni del presidente di Assoporti

Tarlazzi: riconosciuto il valore imprescindibile del lavoro portuale «Apprezziamo quanto dichiarato oggi dal presidente Daniele Rossi, sul lavoro portuale riconoscendogli un valore imprescindibile, che durante il lockdown ha permesso di non fermare gli approvvigionamenti essenziali del paese». Lo ha affermato il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, a margine dell' odierna assemblea nazionale dell' Associazione dei Porti Italiani (Assoporti). «Accogliamo altresì molto positivamente - ha aggiunto - anche l' esortazione di Assoporti a rinnovare il contratto collettivo nazionale di lavoro Porti, in quanto strumento principale di contrasto del dumping sociale che pregiudica un omogeneo sviluppo del sistema portuale italiano. Bene anche il richiamo alla regolamentazione dell' autoproduzione, che riequilibra il contesto operativo degli organici porti e la richiesta di maggiore semplificazione per i controlli doganali e la realizzazione delle opere necessarie al mantenimento e allo sviluppo dei traffici portuali». «Ora - ha concluso il segretario generale della Uiltrasporti - ci aspettiamo che il governo dia ruolo alla Conferenza Nazione della Autorità di Sistema Portuale invitando al tavolo anche i sindacati per avviare finalmente un processo nazionale che dia una pianificazione di sviluppo inclusiva di tutto il sistema portuale, da Nord a Sud. Il Paese ne ha urgente bisogno, tanto più che il Recovery Fund finanzierà l' opportunità irripetibile di potenziamento dell' intero paese, in cui i porti sono anello di congiunzione fondamentale dell' intera economia».

Informare

Primo Piano

Relazione del presidente di Assoporti, Daniele Rossi, all'assemblea annuale dell'associazione

Autorità, Signore, Signori, Gentili ospiti, anche a nome dei colleghi Presidenti vi porto il saluto ed il ringraziamento della Associazione dei Porti Italiani per la vostra partecipazione alla nostra Assemblea Annuale. Introducendo la relazione annuale desidero rivolgere un ringraziamento al nostro Ministero di riferimento, ed in particolare al Sottosegretario Onorevole Traversi che ha recentemente ricevuto la delega alle attività di indirizzo e vigilanza sulle Autorità Portuali, all' Ufficio di Gabinetto ed alla Direzione Generale, che sotto la guida autorevole della Ministra DeMicheli, ci hanno garantito vicinanza ed il costante supporto per affrontare, in un clima di ritrovata serenità e franchezza, la quotidiana complessità della nostra attività. Uno speciale benvenuto alla Vice Capo Gabinetto dottoressa Maria Teresa DiMatteo per la recente nomina alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali. Un sentito sincero ringraziamento al Comandante Generale delle Capitanerie di Porto Ammiraglio Giovanni Pettorino per essere qui con noi oggi. La tua presenza, Giovanni, è per noi testimonianza indelebile di amicizia e fraterna solidarietà fra uomini e donne che vivono i porti, amano il mare e lavorano con l' unico scopo di servire il bene pubblico. Mancherei però ad un mio desiderio e dovere se aprendo i lavori non facessi un riferimento alla città che ci ospita . Al grande patrimonio storico e cultura le di Napoli, ai suoi personaggi, dai Borbone agli Angioini, agli Aragonesi. Agli uomini e alle donne che hanno portato la cultura di Napoli nella storia, nelle arti, nel cinema, che hanno reso Partenopee conosciuta in tutto il mondo. Grazie Pietro per ospitarci nella tua bella città! Lo sentiremo più volte anche oggi, quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale. La mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. Hanno retto i rotabili ed container con un calo solo del tre percento. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai quegli uomini e quelle donne che hanno consentito alla logistica italiana di superare con successo una prova drammatica. Non dovremo dimenticare mai il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori,dei marittimi e delle merci. Anche in questo periodo Assoporti ha garantito il coordinamento delle Autorità associate nel costante dialogo con il Ministero, con le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori e delle imprese, con la Agenzia delle Dogane, con gli Enti di promozione commerciale e turistica. Lo ha fatto al meglio delle proprie possibilità, ma sempre con dedizione ed impegno, con onestà e trasparenza. La stessa onestà e trasparenza, passione ed impegno, che hanno caratterizzato l' operato di tutti i presidenti dei porti italiani. Non posso evitare di menzionare lo sgomento e l' amarezza che hanno generato nella comunità portuale, anche internazionale, le vicende di alcuni presidenti esposti troppo in fretta e con troppa foga al pubblico ludibrio. Funzionari dello Stato colpiti nella loro capacità e nel loro dovere di servire l' Istituzione da giudizi che si dimostreranno, tutti indistintamente, superficiali ed inconsistenti. Venendo all' attività associativa ricordo che l' Associazione ha sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del "sistema Paese". Fra quelli di maggiore rilevanza: il

Protocollo quadro con l' Agenzia delle Dogane per favorire la digitalizzazione delle procedure doganali nelle aree portuali, nonché la standardizzazione delle modalità operative.

Informare

Primo Piano

Una sinergia tra l' Agenzia ed Assoporti che consentirà di realizzare progetti concreti ed in tempi definiti. Il Protocollo d' intesa con Cassa Depositi e Prestiti finalizzato a disciplinare la collaborazione tecnico-finanziaria della Cassa con le singole Adsp per la definizione degli aspetti progettuali, economici e contrattuali nella realizzazione di nuove opere infrastrutturali. Il Protocollo d' intesa con MEDCRUISE Che identifica forme di collaborazione nelle iniziative di comune interesse per lo sviluppo del traffico crocieristico. Il Protocollo d' intesa con SVIMEZ Con il quale è stato costituito un "Osservatorio economico sulle ZES e sulle iniziative di sviluppo delle aree portuali". Il Protocollo d' intesa conICE e UIR Per collaborare nella partecipazione alle maggiori fiere internazionali di settore. Attendiamo con ansia di poter riprendere l' attività di promozione commerciale del sistema portuale e turistico italiano. Altro impegno significativo dell' Associazione è stato (ed è tutt' ora) la partecipazione ai tavoli negoziali per il rinnovo dei contratti dei lavoratori portuali. Trattativa non facile, in un contesto reso più complesso ed incerto dalla emergenza sanitaria. Imprese e lavoratori sono chiamati oggi più che mai ad esercitare il loro senso di responsabilità e trovare quanto prima una equa soluzione contrattuale. Siamo certi che lo faranno presto, perché non è tempo per il Paese e per le banchine di nuova conflittualità. Questo contratto, comunque vada, ha forse inconsapevolmente posto al centro del dibattito un tema di valore culturale e sociale non ancora risolto. Il tema è il giusto prezzo dei beni, dei servizi, del lavoro. Glorifichiamo gli eroi di questi tempi, i lavoratori che hanno consentito al mondo di sopravvivere, ma abbiamo creato un sistema economico mondiale che ancora non sostiene il costo della dignità del lavoro. Una maglietta non può e non deve costare due euro. Il problema ovviamente trascende le nostre banchine e dovrebbe essere affrontato in chiave politica dall' Unione Europea nelle relazioni con quegli stati che sopravvivono o prosperano fornendo opportunità di dumping sociale. Sempre nell' ambito delle relazioni industriali, registriamo la modifica alla legge 84 introdotta con la conversione in legge del Decreto "Rilancio" che dovrebbe risolvere la vexata questio dell' autoproduzione. L' autoproduzione resta, ma sarà consentita solo dove non ci siano soggetti autorizzati in grado di garantire il servizio. Comunque la si pensi, e noi pensiamo sia stata trovata una soluzione di equilibrio, è ora il tempo di prendere atto della nuova situazione di certezza normativa, girare pagina e contribuire a regolare in maniera più razionale, programmata e trasparente il mercato del lavoro portuale, coinvolgendo sindacati, armatori e terminalisti, sotto la regia delle AdSP, alla elaborazione del Piano dell' organico dei lavoratori portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18. Ugualmente è il tempo per i fornitori di servizi portuali e per le organizzazioni sindacali di mostrare consapevolezza e responsabilità per fare di una buona legge una occasione di collaborazione, sostegno e rilancio dei nostri porti. Molti sono i temi che hanno caratterizzato il dibattito politico, amministrativo ed operativo nei porti in questi ultimi tempi. Alcuni arrivano da lontano, come lo Sportello Unico Doganale e lo Sportello Unico Amministrativo che faticano a vedere compiuta la loro attuazione. Al nostro Ministero chiediamo uno sforzo eccezionale, al quale dobbiamo e vogliamo contribuire, per attivare quanto prima i tavoli di coordinamento con tutti gli enti e ministeri coinvolti. Grande è l' aspettativa di semplificazione che ha il Paese, queste procedure devono oggi essere attuate sotto la regia del MIT. Ugualmente non è più procrastinabile la garanzia di poter dragare i porti italiani, ne va della sopravvivenza delle nostre comunità portuali. Un primo significativo passo potrebbe essere rappresentato dalla rimozione dei limiti allo spostamento dei sedimenti all' interno dello stesso bacino portuale e dalla sburocratizzazione del deposito temporaneo dei sedimenti, il cui termine andrebbe opportunamente prorogato. Noi crediamo sia possibile una tutela rigorosa dell' ambiente operando scelte normative equilibrate, in un quadro regolamentare chiaro, portando certezze e semplificazione nelle procedure. È indispensabile un confronto su questo tema con il Ministero dell' Ambiente ed ISPRA. Noi ci siamo, con i tecnici delle nostre Autorità e l' esperienza maturata sul campo. Altresì è necessario un impegno governativo forte per completare la semplificazione delle norme che presidiano la realizzazione delle opere portuali avviata con il DL semplificazioni. Bisogna infine mettere mano alla pianificazione portuale, se ci vogliono tre

anni per l' adozione del DPSS (esperienza di La Spezia e Bari) e poi 3/4 anni per il PRP vuol dire che qualcosa non funziona, bisogna arrivare ad una gestione delle procedure amministrative in tempi rapidi per evitare che la pianificazione diventi obsoleta. Si potrebbe iniziare conferendo valenza urbanistica - nel solco

del Decreto rilancio - al DPSS almeno per quanto riguarda le destinazioni funzionali delle banchine. Per questo sembra bastare una disposizione ministeriale interpretativa, il che permetterebbe di conferire certezza e coerenza alla numerose opere pubbliche che potranno auspicabilmente essere realizzate nei prossimi anni. A proposito di opere pubbliche, per sostenere la ripresa economica è necessaria una nuova stagione di pianificazione strategica di medio periodo che, fra l' altro, contribuisca a ridurre il divario fra il Centro-Nord ed il Mezzogiorno. La recente assegnazione delle risorse del Fondo Infrastrutture disposta dalla Ministra De Micheli ha risolto in modo soddisfacente le attuali necessità di investimento in opere portuali. La portualità italiana non ha bisogno di campioni infrastrutturali nazionali, la concentrazione logistica è innaturale e si scontra con la morfologia del nostro Paese. Io credo gli amici di Confetra abbiano colto nel segno, ciò di cui abbiamo veramente bisogno è restare connessi, unire materialmente ed immaterialmente gli hub logistici e portuali da nord a sud del Paese. In particolare, i porti del sud del Paese non potranno esprimere la loro potenzialità e contribuire alla costruzione di una rete logistica nazionale diffusa se non potranno fare affidamento su una rete ferroviaria moderna ed efficiente. Interventi mirati su ferrovie, strade, digitalizzazione: qui devono essere concentrati gli sforzi e le risorse del Recovery Fund, con particolare attenzione alla integrazione logistica del sud del Paese. La spinta alla digitalizzazione non coglierà impreparati i porti italiani. L' accordo con le Dogane, per il quale ancora ringraziamo il Direttore Minenna, ne è un esempio importante. Altrettanta aspettativa abbiamo nel nuovo management di Uirnet per la fiducia che ancora gli è stata concessa e che auspichiamo possa imprimere in tempi brevi una svolta significativa alla implementazione del Port Community System nazionale. Gli investimenti saranno fondamentali, ma non ci sarà ripresa senza una vera semplificazione normativa. Importanti passi sono stati fatti anche recentemente in questa direzione, ma ora è necessario porre con forza una questione culturale. Le mele marce devono essere estirpate, ma la pubblica amministrazione merita fiducia e rispetto e deve essere messa in condizione di lavorare con efficienza e serenità. Questo significa semplificare davvero il codice appalti ed il codice ambiente. Limitando le sanzioni penali, inasprendole, ai soli casi di comprovata patologica infedeltà. Per quanto ci riguarda più da vicino, crediamo si debba arrivare quanto prima ad una compiuta attuazione della riforma della legge 84. In particolare la Conferenza dei presidenti deve funzionare con regolarità per garantire l' effettivo coordinamento centrale della portualità nazionale. Solo quando l' impianto normativo della riforma sarà a regime potremo valutarne l' efficacia e la necessità di modifiche. Discuterne oggi sarebbe solo una simpatica nostalgia. Da ultimo, non voglio sottrarmi ad una riflessione sulle misure contenute nel Decreto Rilancio a favore del cluster marittimo portuale. Abbiamo apprezzato la sensibilità mostrata dal Governo verso lavoratori e compagnie portuali, così come per gli ormeggiatori, e ci siamo attivati per riconoscere prontamente i benefici concessi. Per quanto riguarda canoni confidiamo si possa trovare una interpretazione della norma coerente con le aspettative dei terminalisti e dei piccoli concessionari. Non appare un esercizio facile, ma in ogni caso è opportuno preliminarmente completare l' analisi in corso delle effettive esigenze. Vi ringrazio per l' attenzione e la pazienza.

Informazioni Marittime

Primo Piano

I porti di Catania e Augusta rientrano in Assoporti

Annunziata: "Con questo programma di Rossi, tre anni fa non saremmo usciti". Resta fuori ora solo l' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale

L' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale (Catania e Augusta) è rientrata in Assoporti. Lo ha annunciato ufficialmente - perché la notizia era già nota nell' ambiente da qualche giorno - il presidente dell' authority, Andrea Annunziata, nel corso dell' assemblea di Assoporti, che si è appena conclusa a Napoli, nell' ambito della Naples Shipping Week. «Oggi inizia un percorso per rientrare nell' associazione. Se l' intervento di Rossi (Daniele, presidente di Assoporti, ndr) fosse stato il programma del presidente di tre anni fa, noi non saremmo mai usciti», ha detto Annunziata. Ora resta fuori dall' associazione, tra le 15 autorità di sistema portuale, solo quella della Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani), guidata da Pasqualino Monti.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Chiusa l' assemblea Assoporti, ora tocca alla Conferenza nazionale della autorità di sistema portuale

Essenzialità dei porti commerciali, rinnovo del CCNL, Recovery Fund e autoproduzione. Tarlazzi (Uiltrasporti): "Aspettiamo un tavolo col governo"

L' essenzialità dei porti commerciali durante il lockdown, il rinnovo del Contratto collettivo nazionale per i porti, l' autoproduzione, il ruolo della Conferenza delle autorità di sistema portuale, le tante risorse del Recovery Fund e, infine, la questione dell' autoproduzione. Uiltrasporti saluta con favore le quattro tematiche del lavoro al centro dell' assemblea Assoporti, tenutasi oggi al porto di Napoli . «Apprezziamo quanto dichiarato oggi dal presidente Daniele Rossi, sul lavoro portuale riconoscendogli un valore imprescindibile, che durante il lockdown ha permesso di non fermare gli approvvigionamenti essenziali del paese», afferma il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi , a margine dell' assemblea. «Accogliamo - continua - molto positivamente anche l' esortazione di Assoporti a rinnovare il CCNL Porti, in quanto strumento principale di contrasto del dumping sociale che pregiudica un omogeneo sviluppo del sistema portuale italiano. Bene anche il richiamo alla regolamentazione dell' autoproduzione, che riequilibra il contesto operativo degli organici porti e la richiesta di maggiore semplificazione per i controlli doganali e la realizzazione delle opere necessarie al mantenimento e allo sviluppo dei traffici portuali». «Ora ci aspettiamo - conclude Tarlazzi - che il governo dia ruolo alla Conferenza nazione della Autorità di sistema portuale invitando al tavolo anche i sindacati per avviare finalmente un processo nazionale che dia una pianificazione di sviluppo inclusiva di tutto il sistema portuale, da Nord a Sud Il Paese ne ha urgente bisogno, tanto più che il Recovery Fund finanzierà l' opportunità irripetibile di potenziamento dell' intero paese, in cui i porti sono anello di congiunzione fondamentale dell' intera economia».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Informazioni Marittime

Primo Piano

Crescita sostenibile al centro dell' assemblea Assoporti

Si chiude la riunione pubblica, tenutasi alla stazione marittima di Napoli. Rossi: "Abbiamo perduto traffico, ma i porti sono stati sempre operativi. E ora investiremo"

LUIGI NAPOLI

La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell' assemblea di Assoporti, tenutasi alla stazione marittima di Napoli, che ha scelto la cornice della manifestazione Naples Shipping Week per un importante momento di confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull' innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell' economia portuale. «Quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale - ha esordito Daniele Rossi , presidente Assoporti - la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai - ha sottolineato Rossi - il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci». Negli ultimi mesi Assoporti ha firmato una serie di accordi di collaborazione per sollecitare gli investimenti nei porti, come per esempio quello con Cassa Depositi e Prestiti. Dopo Rossi, sono intervenuti i presidenti delle autorità di sistema portuale e alcuni esponenti del governo, tra cui Roberto Traversi, sottosegretario al ministero dei Trasporti, e, da Roma, Paola De Micheli, ministra dei Trasporti. Naples Shipping Week entra nel vivo della manifestazione domani, giovedì, con le sessioni di Port&ShippingTech, il forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche nella logistica e la navigazione, che si svolgerà dalla mattina sempre alla stazione marittima di Napoli. Si aprirà con il Green Shipping Summit che, in linea con il piano europeo per la carbon-neutrality entro il 2050, affronterà il tema della l' abbattimento delle emissioni di anidride carbonica. Contemporaneamente Smart Ports&Logistics si concentrerà sull' impatto delle tecnologie digitali, tra cui automazione e IoT, sulle infrastrutture portuali e logistiche. In chiusura della mattinata la presentazione in anteprima del 7° programma annuale "Italian maritime economy" a cura di SRM, il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. I lavori riprenderanno con Technology Trend del settore marittimo: porti e navigazione dedicato alle tecnologie d' avanguardia per la navigazione e la sicurezza, all' evoluzione dei sistemi di comunicazione, monitoraggio satellitare e realtà aumentata. Seguirà "L' Italia ed il mare, un legame imprescindibile ed indissolubile", la sessione a cura della Marina Militare che vedrà la partecipazione dell' Amm. Giuseppe Cavo Dragone, Capo di Stato Maggiore. Due le sessioni parallele che guardano alla finanza: Ports and Finance: green deal & blue growth e Green Shipping & Maritime Energy Transition Financing. La prima dedicata ai finanziamenti per l' innovazione nel settore pubblico e privato, la seconda ai finanziamenti che puntano alla sostenibilità per la crescita della logistica portuale e della navigazione. Port&ShippingTech proseguirà anche venerdì e vedrà la partecipazione ai lavori di Gaetano Manfredi, ministro dell' Università e della Ricerca, e del sindaco di Napoli, Luigi De Magistris.

Messaggero Marittimo

Primo Piano

Assoporti: Annus horribilis per l'economia mondiale

La relazione del presidente Rossi all'Assemblea annuale

Giulia Sarti

NAPOLI È terminato poco fa l'intervento del presidente di Assoporti all'assemblea annuale in corso a Napoli. Al centro della sua relazione la necessità di fare sistema in un Annus horribilis per l'economia mondiale che ha visto nel primo semestre del 2020 una contrazione dei traffici portuali come non si registrava dal dopoguerra. Passeggeri quasi azzerati, crociere ferme. A reggere sono stati solo i rotabili e i container, con i porti italiani che non si sono mai fermati grazie al lavoro di uomini e donne, ma il traffico perso non è recuperabile. In questo scenario Assoporti ha provato a dialogare al meglio delle proprie possibilità, portando avanti il lavoro iniziato prima della pandemia. Abbiamo sottoscritto diversi accordi per la portualità: quello con l'Agenzia delle Dogane e Monopoli per la digitalizzazione delle procedure doganali; quello con Cassa depositi prestiti per disciplinare la collaborazione con le Autorità di Sistema portuali per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali; quello con Medcruise per sviluppare iniziative per lo sviluppo del traffico crocieristico. Infine quelli con Ice per incentivare la partecipazione alle maggiori fiere internazionali del settore. Altro punto fondamentale sottolineato da Rossi l'impegno dell'associazione nella partecipazione ai tavoli per il rinnovo dei contratti dei lavoratori portuali. Serve adesso più che mai un forte senso di responsabilità -ha affermato- per una equa soluzione: non è tempo di conflittualità. Il lavoro di Assoporti va avanti con la modifica alla legge 84 che per il presidente Rossi, dovrebbe risolvere la questione dell'autoproduzione: deve restare ma a certe condizioni. Quando la legge sarà a regime, allora potremmo valutarla e capire se sono necessarie modifiche. Ma per vedere una ripresa, il Paese ora ha grandi aspettative di semplificazione su tutti i fronti: non si potrà recuperare il tempo perso se agli investimenti non si affiancherà una semplificazione normativa. Oggi per Assoporti -ha detto avviandosi verso la conclusione della relazione- è un giorno speciale perchè prosegue l'obiettivo di riunificare le Autorità di Sistema portuali in modo partecipato, con quella connessione di cui ha parlato Confetra nella sua assemblea. La presenza qui di Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia Orientale è la testimonianza della volontà di un percorso insieme.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Messaggero Marittimo

Primo Piano

De Micheli: "Insieme per essere una potenza portuale"

Le parole della ministra agli associati di Assoporti

Giulia Sarti

ROMA Insieme possiamo essere una grande potenza portuale e dobbiamo fare di tutto per esserlo sempre meglio. Con queste parole la ministra Paola De Micheli ha concluso il suo intervento all'assemblea annuale di Assoporti. Rivolgendosi al cluster portuale presente, ha chiesto aiuto per poter essere utile come Ministero a tutta la portualità: Per prima cosa -ha detto- vi chiedo di avere una grande attenzione per le sensibilità territoriali sulle scelte strategiche e sulle destinazioni degli investimenti che programmeremo per le AdSp. Vi chiedo anche di fare un ragionamento di sistema ovvero insieme, come quando avete deciso di fare unendovi in questa associazione che ha dato risultati importanti, guardando i piani di ognuno inseriti in un quadro nazionale. L'ultima richiesta, la prima in ordine temporale fatta ai membri di Assoporti è quella di elaborare un approfondimento sulle misure messe in campo durante l'emergenza per capire quali siano state più efficaci e quali invece abbiano bisogno di una revisione perchè hanno avuto effetti inferiori alle aspettative. Quando siamo finiti nella pandemia, eravamo la prima grande democrazia del mondo a dover gestire l'emergenza. Questo ha avuto bisogno di affrontare delle scelte e sul fronte portuale ho trovato in voi, negli operatori che rappresentate, nelle Capitanerie di porto e nel mondo della portualità tutto, interlocutori affidabili, seri e consapevoli delle proprie responsabilità, con una professionalità che viene poco raccontata al pubblico italiano. Per questo vi ringrazio. La capacità di reazione anche in termini temporali ha permesso di non bloccare i porti, concordando insieme e velocemente le linee guida sulla sicurezza perchè questo fosse possibile. Una efficienza che non c'è stata in altri sistemi complessi del Paese. Ora, ha detto la De Micheli, si deve guardare avanti imparando dal passato e prendere le decisioni migliori nel breve e lungo periodo. L'emergenza ha reso ancora più evidente un dato, quello che il 90% delle merci si muove via mare, per tale motivo si devono allora mettere in campo azioni concrete che aiutino i porti a intercettarne il numero maggiore: Rafforzare la portualità italiana non ha solo una funzione di natura logistica, che trasformi l'Italia in un luogo di transito, ma così facendo si aiuterà l'economia perchè è un dato certo che in termini industriali, dove si rafforza la portualità e i retroporti, si insediano imprese di manifattura che hanno contenuto di prodotto e competenza di altissimo livello qualitativo. Se i porti sono uno strumento di attrazione imprenditoriale si deve continuare ad agire per implementare misure temporanee e emergenziali previste per il 2020 e decidere quelle che meritano di essere prolungate almeno nel primo semestre 2021. Piu importante sono le strategie di medio-lungo periodo che possano aumentare la competitività con i porti del Nod Europa. Da qui un piano che finanzi e sostenga le infrastrutture sostenibili nei porti, che permetta l'efficientamento di sistemi che già esistono e il potenziamento delle mission specifiche di alcuni scali italiani. Altro aspetto da considerare è quello della mobilità verso e da i porti, obiettivi che sono già inseriti e finanziati nel piano Italia veloce perchè l'accessibilità sul fronte stradale e ferroviario sia omogenea e uniforme per tutto il Paese. C'è poi la questione ambientale che si inserisce in questo scenario con la realizzazione dei green port; l'aspetto dell'inquinamento, sottolinea la ministra, non può gravare solo sugli operatori navali o solo sulle Authority: Non si può immaginare che una transizione ecologica così profonda non passi da un sostegno pubblico. Sostegno

che è già arrivato dal Ministero con lo stanziamento di oltre 800 milioni per progettualità già esistente nei porti. Su queste linee di indirizzo contiamo di versare altre risorse da fonti nazionali ed europee per poter dare a tutti gli scali italiani la stessa possibilità di accessibilità.

Port News

Primo Piano

Italia, le sfide oltre la Pandemia

REDAZIONE PORT NEWS

Fare squadra per il bene del territorio e uscire da una visione politica campanilistica che premia l' interesse personale a scapito di quello generale. Sono questi per il vice ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Roberto Traversi, gli obiettivi da traguardare per il prossimo, immediato, futuro. Intervenendo all' Assemblea Pubblica di Assoporti, svoltasi quest' anno in occasione del Naples Shipping Week, il vice ministro ha ricordato le difficoltà incontrate dal Ministero a seguito nei primi mesi della Pandemia. «Il Covid-19 - ha detto - è stato il rovesciamento del Sistema Paese. Abbiamo dovuto fermare una Nazione. E' stato un momento complesso ma abbiamo cercato di reagire con i vari interventi normativi che si sono susseguiti nel corso di questi mesi. Grazie al Cura Italia, al Dl Semplificazione e al Dl Agosto siamo riusciti a dare un sostegno a tutte le categorie interessate». Fondamentale, per Traversi, è stato il decreto grazie al quale il MIT è riuscito a stanziare 906 milioni di euro a favore dei porti e dei progetti cantierabili. Ora le sfide che le portualità ha davanti sono due: il Recovery Fund, con i suoi 209 miliardi promessi dall' UE e il piano Italia Veloce, che sui porti intende investire oltre 5 mld di euro: «Dobbiamo essere bravi a spendere queste risorse - ha detto Traversi - essere bravi a progettare in modo armonico la nostra idea di sistema Italia, evitando di rinchiuderci nella ridotta di una visiona politica piccola. È una sfida che accetto volentieri».

Port News

Primo Piano

Pianificazione al palo, serve un cambio di passo

Di seguito riportiamo la relazione del presidente di Assoporti, Daniele Rossi, in occasione dell' assemblea pubblica dell' Associazione, svoltasi durante il Naples Shipping Week. Autorità, Signore, Signori, Gentili ospiti, Anche a nome dei colleghi Presidenti vi porto il saluto ed il ringraziamento della Associazione dei Porti Italiani per la vostra partecipazione alla nostra Assemblea Annuale. Introducendo la relazione annuale desidero rivolgere un ringraziamento al nostro Ministero di riferimento, ed in particolare al Sottosegretario Onorevole Traversi che ha recentemente ricevuto la delega alle attività di indirizzo e vigilanza sulle Autorità Portuali, all' Ufficio di Gabinetto ed alla Direzione Generale, che sotto la guida autorevole della Ministra DeMicheli, ci hanno garantito vicinanza ed il costante supporto per affrontare, in un clima di ritrovata serenità e franchezza, la quotidiana complessità della nostra attività. Uno speciale benvenuto alla Vice Capo Gabinetto dottoresssa Maria Teresa DiMatteo per la recente nomina alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali. Un sentito sincero ringraziamento al Comandante Generale delle Capitanerie di Porto Ammiraglio Giovanni Pettorino per essere qui con noi oggi. La tua presenza, Giovanni, è per noi testimonianza indelebile di amicizia e fraterna solidarietà fra uomini e donne che vivono i porti, amano il mare e lavorano con l' unico scopo di servire il bene pubblico. Mancherei però ad un mio desiderio e dovere se aprendo i lavori non facessi un riferimento alla città che ci ospita. Al grande patrimonio storico e culturale di Napoli, ai suoi personaggi, dai Borbone agli Angioini, agli Aragonesi. Agli uomini e alle donne che hanno portato la cultura di Napoli nella storia, nelle arti, nel cinema, che hanno reso Partenopee conosciuta in tutto il mondo. Grazie Pietro per ospitarci nella tua bella città! Lo sentiremo più volte anche oggi, quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale. La mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. Hanno retto i rotabili ed i container con un calo solo del tre percento. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai quegli uomini e quelle donne che hanno consentito alla logistica italiana di superare con successo una prova drammatica. Non dovremo dimenticare mai il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci. Anche in questo periodo Assoporti ha garantito il coordinamento delle Autorità associate nel costante dialogo con il Ministero, con le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori e delle imprese, con la Agenzia delle Dogane, con gli Enti di promozione commerciale e turistica. Lo ha fatto al meglio delle proprie possibilità, ma sempre con dedizione ed impegno, con onestà e trasparenza. La stessa onestà e trasparenza, passione ed impegno, che hanno caratterizzato l' operato di tutti i presidenti dei porti italiani. Non posso evitare di menzionare lo sgomento e l' amarezza che hanno generato nella comunità portuale, anche internazionale, le vicende di alcuni presidenti esposti troppo in fretta e con troppa foga al pubblico ludibrio. Funzionari dello Stato colpiti nella loro capacità e nel loro dovere di servire l' Istituzione da giudizi che si dimostreranno, tutti indistintamente, superficiali ed inconsistenti. Venendo all' attività associativa ricordo che l' Associazione ha sottoscritto alcuni importanti accordi

di collaborazione a beneficio della economia portuale e del 'sistema Paese'. Fra

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

quelli di maggiore rilevanza: il Protocollo quadro con l' Agenzia delle Dogane per favorire la digitalizzazione delle procedure doganali nelle aree portuali, nonché la standardizzazione delle modalità operative. Una sinergia tra l' Agenzia ed Assoporti che consentirà di realizzare progetti concreti ed in tempi definiti. Il Protocollo d' intesa con Cassa Depositi e Prestiti finalizzato a disciplinare la collaborazione tecnico-finanziaria della Cassa con le singole Adsp per la definizione degli aspetti progettuali, economici e contrattuali nella realizzazione di nuove opere infrastrutturali. Il Protocollo d' intesa con MEDCRUISE, che identifica forme di collaborazione nelle iniziative di comune interesse per lo sviluppo del traffico crocieristico. Il Protocollo d' intesa con SVIMEZ con il quale è stato costituito un 'Osservatorio economico sulle ZES e sulle iniziative di sviluppo delle aree portuali'. Il Protocollo d' intesa con ICE e UIR per collaborare nella partecipazione alle maggiori fiere internazionali di settore. Attendiamo con ansia di poter riprendere l' attività di promozione commerciale del sistema portuale e turistico italiano. Altro impegno significativo dell' Associazione è stato (ed è tutt' ora) la partecipazione ai tavoli negoziali per il rinnovo dei contratti dei lavoratori portuali. Trattativa non facile, in un contesto reso più complesso ed incerto dalla emergenza sanitaria. Imprese e lavoratori sono chiamati oggi più che mai ad esercitare il loro senso di responsabilità e trovare quanto prima una equa soluzione contrattuale. Siamo certi che lo faranno presto, perché non è tempo per il Paese e per le banchine di nuova conflittualità. Questo contratto, comunque vada, ha forse inconsapevolmente posto al centro del dibattito un tema di valore culturale e sociale non ancora risolto. Il tema è il giusto prezzo dei beni, dei servizi, del lavoro. Glorifichiamo gli eroi di questi tempi, i lavoratori che hanno consentito al mondo di sopravvivere, ma abbiamo creato un sistema economico mondiale che ancora non sostiene il costo della dignità del lavoro. Una maglietta non può e non deve costare due euro. Il problema ovviamente trascende le nostre banchine e dovrebbe essere affrontato in chiave politica dall' Unione Europea nelle relazioni con quegli stati che sopravvivono o prosperano fornendo opportunità di dumping sociale. Sempre nell' ambito delle relazioni industriali, registriamo la modifica alla legge 84 introdotta con la conversione in legge del Decreto 'Rilancio' che dovrebbe risolvere la vexata quaestio dell' autoproduzione. L' autoproduzione resta, ma sarà consentita solo dove non ci siano soggetti autorizzati in grado di garantire il servizio. Comunque la si pensi, e noi pensiamo sia stata trovata una soluzione di equilibrio, è ora il tempo di prendere atto della nuova situazione di certezza normativa, girare pagina e contribuire a regolare in maniera più razionale, programmata e trasparente il mercato del lavoro portuale, coinvolgendo sindacati, armatori e terminalisti, sotto la regia delle AdSP, alla elaborazione del Piano dell' organico dei lavoratori portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18. Ugualmente è il tempo per i fornitori di servizi portuali e per le organizzazioni sindacali di mostrare consapevolezza e responsabilità per fare di una buona legge una occasione di collaborazione, sostegno e rilancio dei nostri porti. Molti sono i temi che hanno caratterizzato il dibattito politico, amministrativo ed operativo nei porti in questi ultimi tempi. Alcuni arrivano da lontano, come lo Sportello Unico Doganale e lo Sportello Unico Amministrativo che faticano a vedere compiuta la loro attuazione. Al nostro Ministero chiediamo uno sforzo eccezionale, al quale dobbiamo e vogliamo contribuire, per attivare quanto prima i tavoli di coordinamento con tutti gli enti e ministeri coinvolti. Grande è l' aspettativa di semplificazione che ha il Paese, queste procedure devono oggi essere attuate sotto la regia del MIT. Ugualmente non è più procrastinabile la garanzia di poter dragare i porti italiani, ne va della sopravvivenza delle nostre comunità portuali. Un primo significativo passo potrebbe essere rappresentato dalla rimozione dei limiti allo spostamento dei sedimenti all' interno dello stesso bacino portuale e dalla sburocratizzazione del deposito temporaneo dei sedimenti, il cui termine andrebbe opportunamente prorogato. Noi crediamo sia possibile una tutela rigorosa dell' ambiente operando scelte normative equilibrate, in un quadro regolamentare chiaro, portando certezze e semplificazione nelle procedure. E' indispensabile un confronto su questo tema con il Ministero dell' Ambiente ed ISPRA. Noi ci siamo, con i tecnici delle nostre Autorità e l' esperienza maturata sul campo. Altresì è necessario un

impegno governativo forte per completare la semplificazione delle norme che presidiano la realizzazione delle opere portuali avviata con il DL semplificazioni. Bisogna infine mettere mano alla pianificazione portuale, se ci vogliono tre anni per l' adozione del DPSS (esperienza di La Spezia e Bari) e poi 3/4 anni per il PRP vuol dire che qualcosa

non funziona, bisogna arrivare ad una gestione delle procedure amministrative in tempi rapidi per evitare che la pianificazione diventi obsoleta. Si potrebbe iniziare conferendo valenza urbanistica - nel solco del Decreto rilancio - al DPSS almeno per quanto riguarda le destinazioni funzionali delle banchine. Per questo sembra bastare una disposizione ministeriale interpretativa, il che permetterebbe di conferire certezza e coerenza alla numerose opere pubbliche che potranno auspicabilmente essere realizzate nei prossimi anni. A proposito di opere pubbliche, per sostenere la ripresa economica è necessaria una nuova stagione di pianificazione strategica di medio periodo che, fra l' altro, contribuisca a ridurre il divario fra il Centro-Nord ed il Mezzogiorno. La recente assegnazione delle risorse del Fondo Infrastrutture disposta dalla Ministra DeMicheli ha risolto in modo soddisfacente le attuali necessità di investimento in opere portuali. La portualità italiana non ha bisogno di campioni infrastrutturali nazionali, la concentrazione logistica è innaturale e si scontra con la morfologia del nostro Paese. Io credo gli amici di Confetra abbiano colto nel segno, ciò di cui abbiamo veramente bisogno è restare connessi, unire materialmente ed immaterialmente gli hub logistici e portuali da nord a sud del Paese. In particolare, i porti del sud del Paese non potranno esprimere la loro potenzialità e contribuire alla costruzione di una rete logistica nazionale diffusa se non potranno fare affidamento su una rete ferroviaria moderna ed efficiente. Interventi mirati su ferrovie, strade, digitalizzazione: qui devono essere concentrati gli sforzi e le risorse del Recovery Fund, con particolare attenzione alla integrazione logistica del sud del Paese. La spinta alla digitalizzazione non coglierà impreparati i porti italiani. L' accordo con le Dogane, per il quale ancora ringraziamo il Direttore Minenna, ne è un esempio importante. Altrettanta aspettativa abbiamo nel nuovo management di Uirnet per la fiducia che ancora gli è stata concessa e che auspichiamo possa imprimere in tempi brevi una svolta significativa alla implementazione del Port Community System nazionale. Gli investimenti saranno fondamentali, ma non ci sarà ripresa senza una vera semplificazione normativa. Importanti passi sono stati fatti anche recentemente in questa direzione, ma ora è necessario porre con forza una questione culturale. Le mele marce devono essere estirpate, ma la pubblica amministrazione merita fiducia e rispetto e deve essere messa in condizione di lavorare con efficienza e serenità. Questo significa semplificare davvero il codice appalti ed il codice ambiente. Limitando le sanzioni penali, inasprendole, ai soli casi di comprovata patologica infedeltà. Per quanto ci riguarda più da vicino, crediamo si debba arrivare quanto prima ad una compiuta attuazione della riforma della legge 84. In particolare la Conferenza dei presidenti deve funzionare con regolarità per garantire l' effettivo coordinamento centrale della portualità nazionale. Solo quando l' impianto normativo della riforma sarà a regime potremo valutarne l' efficacia e la necessità di modifiche. Discuterne oggi sarebbe solo una simpatica nostalgia. Da ultimo, non voglio sottrarmi ad una riflessione sulle misure contenute nel Decreto Rilancio a favore del cluster marittimo portuale. Abbiamo apprezzato la sensibilità mostrata dal Governo verso lavoratori e compagnie portuali, così come per gli ormeggiatori, e ci siamo attivati per riconoscere prontamente i benefici concessi. Per quanto riguarda i canoni confidiamo si possa trovare una interpretazione della norma coerente con le aspettative dei terminalisti e dei piccoli concessionari. Non appare un esercizio facile, ma in ogni caso è opportuno preliminarmente completare l' analisi in corso delle effettive esigenze.

Port News

Primo Piano

Recovery Fund, basta con la rincorsa ai soldi

In questi giorni si discute in tutti i settori della centralità del Recovery Fund. Per il coordinatore della Struttura Tecnica di Missione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Catalano, non si deve commettere però "l' errore gravissimo di sviluppare un florilegio di progetti bottom up non ancorati a una visione strategica del Sistema Paese". Catalano lo ha detto nel corso dell' Assemblea Pubblica di Assoporti, aggiungendo che i tempi della legge obiettivo sono finiti e che "nessuno li rimpiange". "Il Recovery Plan non è un Piano Operativo Nazionale ma un grande piano strategico del Paese. Non è un piano dei singoli presidenti dell' AdSP né delle singole imprese". Per Catalano occorre avere strategie, obiettivi concreti: "L' UE ci chiede target quantitativamente definiti rispetto alle opere e alle riforme. I progetti sono soltanto uno strumento per realizzare queste strategie". Il coordinatore della Struttura Tecnica mette l' accento sull' importanza strategica di Italia Veloce: "E' un documento approvato dal CDM il 6 luglio scorso e mandato all' UE. E' questo il nostro Recovery Plan. Non ci dobbiamo inventare niente di nuovo". "C' è una parola che non dobbiamo dimenticare - ha concluso Catalano -, la parola progettazione: dobbiamo tenere presente che ai sensi del Recovery Fund dovremo riuscire a cantierare i progetti entro la fine del 2023 e rendicontarli entro la fine del 2026".

Port News

Primo Piano

Un cambio di passo per i porti italiani

REDAZIONE PORT NEWS

Di seguito riportiamo la relazione del presidente di Assoporti, Daniele Rossi, in occasione dell' assemblea pubblica dell' Associazione, svoltasi durante il Naples Shipping Week. Autorità, Signore, Signori, Gentili ospiti, Anche a nome dei colleghi Presidenti vi porto il saluto ed il ringraziamento della Associazione dei Porti Italiani per la vostra partecipazione alla nostra Assemblea Annuale. Introducendo la relazione annuale desidero rivolgere un ringraziamento al nostro Ministero di riferimento, ed in particolare al Sottosegretario Onorevole Traversi che ha recentemente ricevuto la delega alle attività di indirizzo e vigilanza sulle Autorità Portuali, all' Ufficio di Gabinetto ed alla Direzione Generale, che sotto la guida autorevole della Ministra DeMicheli, ci hanno garantito vicinanza ed il costante supporto per affrontare, in un clima di ritrovata serenità e franchezza, la quotidiana complessità della nostra attività. Uno speciale benvenuto alla Vice Capo Gabinetto dottoresssa Maria Teresa DiMatteo per la recente nomina alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali. Un sentito sincero ringraziamento al Comandante Generale delle Capitanerie di Porto Ammiraglio Giovanni Pettorino per essere qui con noi oggi. La tua presenza, Giovanni, è per noi testimonianza indelebile di amicizia e fraterna solidarietà fra uomini e donne che vivono i porti, amano il mare e lavorano con l' unico scopo di servire il bene pubblico. Mancherei però ad un mio desiderio e dovere se aprendo i lavori non facessi un riferimento alla città che ci ospita. Al grande patrimonio storico e culturale di Napoli, ai suoi personaggi, dai Borbone agli Angioini, agli Aragonesi. Agli uomini e alle donne che hanno portato la cultura di Napoli nella storia, nelle arti, nel cinema, che hanno reso Partenopee conosciuta in tutto il mondo. Grazie Pietro per ospitarci nella tua bella città! Lo sentiremo più volte anche oggi, quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale. La mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. Hanno retto i rotabili ed i container con un calo solo del tre percento. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai quegli uomini e quelle donne che hanno consentito alla logistica italiana di superare con successo una prova drammatica. Non dovremo dimenticare mai il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci. Anche in questo periodo Assoporti ha garantito il coordinamento delle Autorità associate nel costante dialogo con il Ministero, con le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori e delle imprese, con la Agenzia delle Dogane, con gli Enti di promozione commerciale e turistica. Lo ha fatto al meglio delle proprie possibilità, ma sempre con dedizione ed impegno, con onestà e trasparenza. La stessa onestà e trasparenza, passione ed impegno, che hanno caratterizzato l' operato di tutti i presidenti dei porti italiani. Non posso evitare di menzionare lo sgomento e l' amarezza che hanno generato nella comunità portuale, anche internazionale, le vicende di alcuni presidenti esposti troppo in fretta e con troppa foga al pubblico ludibrio. Funzionari dello Stato colpiti nella

loro capacità e nel loro dovere di servire l' Istituzione da giudizi che si dimostreranno, tutti indistintamente, superficiali ed inconsistenti. Venendo all' attività associativa ricordo che l' Associazione ha sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del 'sistema Paese'. Fra

quelli di maggiore rilevanza: il Protocollo quadro con l' Agenzia delle Dogane per favorire la digitalizzazione delle procedure doganali nelle aree portuali, nonché la standardizzazione delle modalità operative. Una sinergia tra l' Agenzia ed Assoporti che consentirà di realizzare progetti concreti ed in tempi definiti. Il Protocollo d' intesa con Cassa Depositi e Prestiti finalizzato a disciplinare la collaborazione tecnico-finanziaria della Cassa con le singole Adsp per la definizione degli aspetti progettuali, economici e contrattuali nella realizzazione di nuove opere infrastrutturali. Il Protocollo d' intesa con MEDCRUISE, che identifica forme di collaborazione nelle iniziative di comune interesse per lo sviluppo del traffico crocieristico. Il Protocollo d' intesa con SVIMEZ con il quale è stato costituito un 'Osservatorio economico sulle ZES e sulle iniziative di sviluppo delle aree portuali'. Il Protocollo d' intesa con ICE e UIR per collaborare nella partecipazione alle maggiori fiere internazionali di settore. Attendiamo con ansia di poter riprendere l' attività di promozione commerciale del sistema portuale e turistico italiano. Altro impegno significativo dell' Associazione è stato (ed è tutt' ora) la partecipazione ai tavoli negoziali per il rinnovo dei contratti dei lavoratori portuali. Trattativa non facile, in un contesto reso più complesso ed incerto dalla emergenza sanitaria. Imprese e lavoratori sono chiamati oggi più che mai ad esercitare il loro senso di responsabilità e trovare quanto prima una equa soluzione contrattuale. Siamo certi che lo faranno presto, perché non è tempo per il Paese e per le banchine di nuova conflittualità. Questo contratto, comunque vada, ha forse inconsapevolmente posto al centro del dibattito un tema di valore culturale e sociale non ancora risolto. Il tema è il giusto prezzo dei beni, dei servizi, del lavoro. Glorifichiamo gli eroi di questi tempi, i lavoratori che hanno consentito al mondo di sopravvivere, ma abbiamo creato un sistema economico mondiale che ancora non sostiene il costo della dignità del lavoro. Una maglietta non può e non deve costare due euro. Il problema ovviamente trascende le nostre banchine e dovrebbe essere affrontato in chiave politica dall' Unione Europea nelle relazioni con quegli stati che sopravvivono o prosperano fornendo opportunità di dumping sociale. Sempre nell' ambito delle relazioni industriali, registriamo la modifica alla legge 84 introdotta con la conversione in legge del Decreto 'Rilancio' che dovrebbe risolvere la vexata quaestio dell' autoproduzione. L' autoproduzione resta, ma sarà consentita solo dove non ci siano soggetti autorizzati in grado di garantire il servizio. Comunque la si pensi, e noi pensiamo sia stata trovata una soluzione di equilibrio, è ora il tempo di prendere atto della nuova situazione di certezza normativa, girare pagina e contribuire a regolare in maniera più razionale, programmata e trasparente il mercato del lavoro portuale, coinvolgendo sindacati, armatori e terminalisti, sotto la regia delle AdSP, alla elaborazione del Piano dell' organico dei lavoratori portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18. Ugualmente è il tempo per i fornitori di servizi portuali e per le organizzazioni sindacali di mostrare consapevolezza e responsabilità per fare di una buona legge una occasione di collaborazione, sostegno e rilancio dei nostri porti. Molti sono i temi che hanno caratterizzato il dibattito politico, amministrativo ed operativo nei porti in questi ultimi tempi. Alcuni arrivano da lontano, come lo Sportello Unico Doganale e lo Sportello Unico Amministrativo che faticano a vedere compiuta la loro attuazione. Al nostro Ministero chiediamo uno sforzo eccezionale, al quale dobbiamo e vogliamo contribuire, per attivare quanto prima i tavoli di coordinamento con tutti gli enti e ministeri coinvolti. Grande è l' aspettativa di semplificazione che ha il Paese, queste procedure devono oggi essere attuate sotto la regia del MIT. Ugualmente non è più procrastinabile la garanzia di poter dragare i porti italiani, ne va della sopravvivenza delle nostre comunità portuali. Un primo significativo passo potrebbe essere rappresentato dalla rimozione dei limiti allo spostamento dei sedimenti all' interno dello stesso bacino portuale e dalla sburocratizzazione del deposito temporaneo dei sedimenti, il cui termine andrebbe opportunamente prorogato. Noi crediamo sia possibile una tutela rigorosa dell' ambiente operando scelte normative equilibrate, in un quadro regolamentare chiaro, portando certezze e semplificazione nelle procedure. E' indispensabile un confronto su questo tema con il Ministero dell' Ambiente ed ISPRA. Noi ci siamo, con i tecnici delle nostre Autorità e l' esperienza maturata sul campo. Altresì è necessario un

impegno governativo forte per completare la semplificazione delle norme che presidiano la realizzazione delle opere portuali avviata con il DL semplificazioni. Bisogna infine mettere mano alla pianificazione portuale, se ci vogliono tre anni per l' adozione del DPSS (esperienza di La Spezia e Bari) e poi 3/4 anni per il PRP vuol dire che qualcosa

non funziona, bisogna arrivare ad una gestione delle procedure amministrative in tempi rapidi per evitare che la pianificazione diventi obsoleta. Si potrebbe iniziare conferendo valenza urbanistica - nel solco del Decreto rilancio - al DPSS almeno per quanto riguarda le destinazioni funzionali delle banchine. Per questo sembra bastare una disposizione ministeriale interpretativa, il che permetterebbe di conferire certezza e coerenza alla numerose opere pubbliche che potranno auspicabilmente essere realizzate nei prossimi anni. A proposito di opere pubbliche, per sostenere la ripresa economica è necessaria una nuova stagione di pianificazione strategica di medio periodo che, fra l' altro, contribuisca a ridurre il divario fra il Centro-Nord ed il Mezzogiorno. La recente assegnazione delle risorse del Fondo Infrastrutture disposta dalla Ministra DeMicheli ha risolto in modo soddisfacente le attuali necessità di investimento in opere portuali. La portualità italiana non ha bisogno di campioni infrastrutturali nazionali, la concentrazione logistica è innaturale e si scontra con la morfologia del nostro Paese. Io credo gli amici di Confetra abbiano colto nel segno, ciò di cui abbiamo veramente bisogno è restare connessi, unire materialmente ed immaterialmente gli hub logistici e portuali da nord a sud del Paese. In particolare, i porti del sud del Paese non potranno esprimere la loro potenzialità e contribuire alla costruzione di una rete logistica nazionale diffusa se non potranno fare affidamento su una rete ferroviaria moderna ed efficiente. Interventi mirati su ferrovie, strade, digitalizzazione: qui devono essere concentrati gli sforzi e le risorse del Recovery Fund, con particolare attenzione alla integrazione logistica del sud del Paese. La spinta alla digitalizzazione non coglierà impreparati i porti italiani. L' accordo con le Dogane, per il quale ancora ringraziamo il Direttore Minenna, ne è un esempio importante. Altrettanta aspettativa abbiamo nel nuovo management di Uirnet per la fiducia che ancora gli è stata concessa e che auspichiamo possa imprimere in tempi brevi una svolta significativa alla implementazione del Port Community System nazionale. Gli investimenti saranno fondamentali, ma non ci sarà ripresa senza una vera semplificazione normativa. Importanti passi sono stati fatti anche recentemente in questa direzione, ma ora è necessario porre con forza una questione culturale. Le mele marce devono essere estirpate, ma la pubblica amministrazione merita fiducia e rispetto e deve essere messa in condizione di lavorare con efficienza e serenità. Questo significa semplificare davvero il codice appalti ed il codice ambiente. Limitando le sanzioni penali, inasprendole, ai soli casi di comprovata patologica infedeltà. Per quanto ci riguarda più da vicino, crediamo si debba arrivare quanto prima ad una compiuta attuazione della riforma della legge 84. In particolare la Conferenza dei presidenti deve funzionare con regolarità per garantire l' effettivo coordinamento centrale della portualità nazionale. Solo quando l' impianto normativo della riforma sarà a regime potremo valutarne l' efficacia e la necessità di modifiche. Discuterne oggi sarebbe solo una simpatica nostalgia. Da ultimo, non voglio sottrarmi ad una riflessione sulle misure contenute nel Decreto Rilancio a favore del cluster marittimo portuale. Abbiamo apprezzato la sensibilità mostrata dal Governo verso lavoratori e compagnie portuali, così come per gli ormeggiatori, e ci siamo attivati per riconoscere prontamente i benefici concessi. Per quanto riguarda i canoni confidiamo si possa trovare una interpretazione della norma coerente con le aspettative dei terminalisti e dei piccoli concessionari. Non appare un esercizio facile, ma in ogni caso è opportuno preliminarmente completare l' analisi in corso delle effettive esigenze.

Port News

Primo Piano

Una regia per il Sistema dei porti

REDAZIONE PORT NEWS

Uno degli elementi in grado di dare credibilità a un progetto è la sua capacità di attivare partnership strategiche con grandi operatori nazionali o internazionali, quella di riuscire a creare valore pubblico. Lo ha detto il coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del MIT, Giuseppe Catalano, durante il suo intervento all' Assemblea pubblica di Assoporti. Lo ha ribadito poco dopo il presidente dell' AdSP dell' Alto Tirreno Stefano Corsini, riferendosi in particolare alla Darsena Europa, l' opera di espansione a mare con la quale il porto di Livorno mira a conservare i traffici esistenti ma anche ad attrarne di nuovi. L' opera, nata nel 2015 subito dopo l' approvazione del Piano Regolatore Portuale dell' allora Port Authority labronica, nel frattempo diventata Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, è poi stata assoggettata alla project review avviata nel 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche al fine di asseverarne la sostenibilità economica e finanziaria. La grande infrastruttura è stata citata dallo stesso Catalano come un esempio positivo e rappresenta per Corsini un unicum nel panorama nazionale, sia per il grado di maturità raggiunto dalla fase progettuale, sia per l' attrattività di un progetto che nel suo insieme ha disponibilità finanziarie accertate di parte pubblica per 550 milioni di euro: «Si tratta della prima volta in Italia che a un' opera marittima viene destinata una copertura pubblica così ampia» ha dichiarato Corsini, che ha anche aggiunto: «Catalano ha ragione da vendere: la partecipazione del privato alle opere pubbliche è un elemento fondamentale, perché riesce a garantire la buona realizzazione ma anche la buona gestione dell' opera». La Darsena Europa, ad esempio, è un intervento che giustifica di certo, alla luce della copertura finanziaria pubblica disponibile, una proposta in project financing di iniziativa privata per la realizzazione del nuovo terminal container previsto nella prima fase del progetto. La finanza di progetto è però una procedura molto complessa e i tempi difficili che la portualità italiana ha vissuto e, in parte, sta ancora vivendo a causa della crisi pandemica, obbligano i potenziali investitori a mantenere un atteggiamento di cautela e prudenza nei confronti di questo tipo di iniziative. Nel suo intervento il n.1 dei porti di Livorno e Piombino ha sottolineato l' importanza di assicurare in questa fase una forte stabilità regolatoria e di governance della portualità italiana, chiedendo inoltre «che le iniziative a livello di Arco Tirrenico siano integrate in un solido piano di Governo che tenga conto del contesto di riferimento e delle dinamiche dei flussi di traffico». Per Corsini è fondamentale che «la Conferenza dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale si riunisca con sempre maggiore frequenza». E' quello «il luogo destinato a definire, con il Ministro, le priorità di sviluppo e investimento della portualità italiana». «Sono sicuro - ha concluso - che il sottosegretario Traversi ci darà su questi temi una grande mano: le decisioni vanno prese insieme. Gli investitori privati devono avere ben chiara qual è la rotta tracciata dalla portualità italiana e quali le priorità su cui si intende puntare».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Primo Magazine

Primo Piano

Il presidente Stefano Corsini interviene all' Assemblea di Assoporti

GAM EDITORI

1 ottobre 2020 - Uno degli elementi in grado di dare credibilità a un progetto è la sua capacità di attivare partnership strategiche con grandi operatori nazionali o internazionali, quella di riuscire a creare valore pubblico. Lo ha detto il coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del MIT, Giuseppe Catalano, durante il suo intervento all' Assemblea pubblica di Assoporti. Lo ha ribadito poco dopo il presidente dell' AdSP dell' Alto Tirreno Stefano Corsini, riferendosi in particolare alla Darsena Europa, l' opera di espansione a mare con la quale il porto di Livorno mira a conservare i traffici esistenti ma anche ad attrarne di nuovi. L' opera, nata nel 2015 subito dopo l' approvazione del Piano Regolatore Portuale dell' allora Port Authority labronica, nel frattempo diventata Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, è poi stata assoggettata alla projectreview avviata nel 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche al fine di asseverarne la sostenibilità economica e finanziaria. La grande infrastruttura è stata citata dallo stesso Catalano come un esempio positivo e rappresenta per Corsini un unicum nel panorama nazionale, sia per il grado di maturità raggiunto dalla fase progettuale, sia per l' attrattività di un progetto che nel suo insieme ha disponibilità finanziarie accertate di parte pubblica per 550 milioni di euro: «Si tratta della prima volta in Italia che a un' opera marittima viene destinata una copertura pubblica così ampia» ha dichiarato Corsini, che ha anche aggiunto: «Catalano ha ragione da vendere: la partecipazione del privato alle opere pubbliche è un elemento fondamentale, perché riesce a garantire la buona realizzazione ma anche la buona gestione dell' opera».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Primo Magazine

Primo Piano

L' assemblea di Assoporti a Napoli chiude il primo ciclo della riforma

GAM EDITORI

1 ottobre 2020 - La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell' assemblea di Assoporti che ha scelto la NaplesShipping Week per questo importante momento di confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull' innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell' economia portuale. "Quello in corso è l' annushorribilis dell' economia mondiale - ha esordito Daniele Rossi, presidente Assoporti - la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai - ha sottolineato Rossi - il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci". Oggi, giovedì 1 ottobre, al via Port&ShippingTech, il Forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo che si svolgerà in presenza nel Centro Congressi della Stazione Marittima e sarà interamente trasmesso in streaming. Aprirà con il Green Shipping Summit che, in linea con il piano europeo per la carbon-neutrality entro il 2050, affronterà il tema della l' abbattimento delle emissioni di CO2. Contemporaneamente Smart Ports&Logistics si concentrerà sull' impatto delle tecnologie digitali, tra cui automazione e IoT, sulle infrastrutture portuali e logistiche. In chiusura della mattinata la presentazione in anteprima del 7° programma annuale "Italian maritime economy" a cura di SRM, il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. I lavori riprenderanno con Technology Trend del settore marittimo: porti e navigazione dedicato alle tecnologie d' avanguardia per la navigazione e la sicurezza, all' evoluzione dei sistemi di comunicazione, monitoraggio satellitare e realtà aumentata. Seguirà "L' Italia ed il mare, un legame imprescindibile ed indissolubile", la sessione a cura della Marina Militare che vedrà la partecipazione dell' Amm. Giuseppe Cavo Dragone, Capo di Stato Maggiore. Due le sessioni parallele che guardano alla finanza: Ports and Finance: green deal & blue growth e Green Shipping& Maritime Energy . La prima dedicata ai finanziamenti per l' innovazione nel settore pubblico e privato, la seconda ai finanziamenti che puntano alla sostenibilità per la crescita della logistica portuale e della navigazione.

PrimoCanale.it

Primo Piano

Via della Seta, Pettorino avverte: "Serve massima attenzione politica"

di M.C. mercoled 30 settembre 2020 GENOVA - La Via della Seta , la gigantesca operazione lanciata dal Governo cinese tra infrastrutture, economia e geopolitica, entusiasma e allo stesso tempo preoccupa . Il tema è stato al centro del dibattito dell' assemblea pubblica di Assoporti, in corso alla stazione Marittima di Napoli in contemporanea alla Naples Shipping Week. "Su questo argomento deve nascere un' attenzione generale che è innanzitutto politica, che è quella della tutela dell' interesse nazionale": lo ha detto il comandante generale del corpo delle Capitanerie di Porto (già comandante del porto di Genova) ammiraglio Giovanni Pettorino . "Questo - ha detto l' ammiraglio - è un tema importante con il quale tutto il Paese si deve confrontare. Non dobbiamo intendere la via della Seta solo come porta d' accesso rappresentata dai porti di Genova e Trieste - ha proseguito - ma come integrazione del nostro sistema economico di interessi che vanno al di là dell' Italia". Da Pettorino, dunque, è arrivato uno spunto di riflessione già ampiamente condiviso da molti addetti ai lavori: la Via della Seta deve essere valutata nel suo complesso e affrontata in sede collegiale da tutti gli Stati europei, viste le sue possibili implicazioni Durante l' assemblea di Assoporti ha preso la parola anche il sottosegretario ai Trasporti (con delega ai Porti) Roberto Traversi che ha affrontato il tema dei dragaggi: "Renderli compatibili con l' ecosistema è una sfida lanciata dall' Europa e che dobbiamo raccogliere - ha detto - lo chiedono, del resto, tutte le comunità che vivono attorno ai porti, compresa quella di Genova". Approfondimenti Via della Seta, ecco l' accordo Italia-Cina: dall' Oriente un miliardo per la diga di Genova Via della Seta, Signorini: "Con la Cina consulenze, non opere infrastrutturali" Via della Seta tra Cina e America: Genova con chi pu crescere? Via della Seta: "Il rischio di essere terra di conquista concreto, ecco come evitarlo" Via della Seta, Genova crocevia di uno scontro tra titani.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Sea Reporter

Primo Piano

L' assemblea di Assoporti alla Naples Shipping Week chiude il primo ciclo della riforma

Napoli, 30 settembre 2020 - La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell' assemblea di Assoporti che ha scelto la Naples Shipping Week per questo importante momento di confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull' innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell' economia portuale. "Quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale - ha esordito Daniele Rossi , presidente Assoporti - la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai - ha sottolineato Rossi - il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci". Il Presidente ha proseguito sottolineando l' impegno dell' Associazione che non si è mai fermata. In questi mesi ha infatti sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del "sistema Paese". Una mattinata intensa, che ha visto la partecipazione dei presidenti dei porti italiani e di numerosi attori dello scenario geopolitico ed economico in cui i porti si trovano ad operare confrontarsi sulle tematiche del momento, sul finanziamento e realizzazione di infrastrutture portuali e dragaggi e sulle relazioni porto-città. Domani, giovedì 1 ottobre , al via Port&ShippingTech , il Forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo che si svolgerà in presenza nel Centro Congressi della Stazione Marittima e sarà interamente trasmesso in streaming. Aprirà con il Green Shipping Summit che, in linea con il piano europeo per la carbon-neutrality entro il 2050, affronterà il tema della l' abbattimento delle emissioni di CO2. Contemporaneamente Smart Ports&Logistics si concentrerà sull' impatto delle tecnologie digitali, tra cui automazione e IoT, sulle infrastrutture portuali e logistiche. In chiusura della mattinata la presentazione in anteprima del 7° programma annuale "Italian maritime economy" a cura di SRM , il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. I lavori riprenderanno con Technology Trend del settore marittimo: porti e navigazione dedicato alle tecnologie d' avanguardia per la navigazione e la sicurezza, all' evoluzione dei sistemi di comunicazione, monitoraggio satellitare e realtà aumentata. Seguirà " L' Italia ed il mare, un legame imprescindibile ed indissolubile" , la sessione a cura della Marina Militare che vedrà la partecipazione dell' Amm. Giuseppe Cavo Dragone , Capo di Stato Maggiore. Due le sessioni parallele che guardano alla finanza: Ports and Finance: green deal & blue growth e Green Shipping & Maritime Energy Transition Financing . La prima dedicata ai finanziamenti per l' innovazione nel settore pubblico e privato, la seconda ai finanziamenti che puntano alla sostenibilità per la crescita della logistica portuale e della navigazione. Port&ShippingTech proseguirà anche venerdì e vedrà la partecipazione ai lavori dell' On. Gaetano Manfredi , Ministro dell' Università e della Ricerca e del sindaco Luigi De Magistris .

Ship Mag

Primo Piano

Pettorino: "Gigantismo navale e fusioni tra terminal sono le grandi sfide dei porti"

Roma - Il saluto istituzionale dell' ammiraglio Giovanni Pettorino all' Assemblea pubblica di Assoporti non è stato un passaggio di rito. Il comandante generale della Capitaneria di Porto ha messo sul piatto due temi che agitano i porti italiani. Il primo è il gigantismo: "I nostri porti, costuriti centinaia di anni fa, sono incastonti nelel città. Pochi giorni fa è arrivata una nave da 26 mila teu al porto di Gioia Tauro. Quello scalo è stato disegnato con una visione precisa. Per gli altri scali, e penso a Napoli e Genova, il tema si pone . E questo tema va affrontato sia dal punto di vista logistico che della sicurezza". Non sfugge la corsa alle richieste di far entrare in porto navi sempre più grandi, come avviene a Genova. Secondo tema scottante, anche sul fronte degli avvocati: le fusioni tra terminal. " In crisi è chiaramente il sistema regolatorio. Un' Authority ha dovuto chiedere il parere all' avvocatura di Stato per dare il via libera ad un' operazione avvenuta nel proprio porto . Significa che il sistema normativo su quel fronte non sta al passo coi tempi". Il riferimento è chiaramente alla fusione tra Psa e Sech avvenuta nel porto di Genova, un' operazione che ha scatenato forti polemiche.

Ship Mag

Primo Piano

Assoporti, rientra Annunziata: "Contro di noi aggressioni senza precedenti"

Assoporti, rientra Annunziata: "Contro di noi aggressioni senza precedenti"

Napoli - Andrea Annunziata rientra in Assoporti. L'annuncio è stato dato nel corso dell'assemblea dell'associazione dei porti italiani.

Il presidente dello scalo di Catania, uscito polemicamente insieme al collega **Pasqualino Monti** che guida l'Authority di Palermo, rompre così il fronte dei ribelli sicialiani.

"Si è scherzato in questi giorni sul ritorno della Sicilia in Assoporti. Oggi inizia un percorso per rientrare nell'associazione. Se l'intervento di Rossi fosse stato il programma del presidente di 3 anni fa, noi non saremmo mai usciti (La polemica è con Zeno D' Agostino, presidente eletto tre anni fa prima dell' arrivo di Rossi, ndr). E' evidente che il confronto tra noi presidenti e le strutture del ministero potrà disegnare portualità e logistica che sarnano in grado di dare una spinta al Paese. Abbiamo lavorato tanto in questi anni". E poi il passaggio sulle vicende giudiziarie che hanno colpito alcuni presidenti, anche Annunziata: "Come ha detto Rossi, si tratta di aggressioni senza precedenti".

Iscriviti alla newsletter

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

Assoporti, rientra Annunziata: "Contro di noi aggressioni senza precedenti" 30 Settembre 2020 - Redazione Napoli - Andrea Annunziata rientra in Assoporti. L' annuncio è stato dato nel corso dell' assemblea dell' associazione dei porti italiani. Il presidente dello scalo di Catania, uscito polemicamente insieme al collega Pasqualino Monti che guida l' Authority di Palermo, rompre così il fronte dei ribelli sicialiani. "Si è scherzato in questi giorni sul ritorno della Sicilia in Assoporti. Oggi inizia un percorso per rientrare nell' associazione. Se l' intervento di Rossi fosse stato il programma del presidente di 3 anni fa, noi non saremmo mai usciti (La polemica è con Zeno D' Agostino, presidente eletto tre anni fa prima dell' arrivo di Rossi, ndr). E' evidente che il confronto tra noi presidenti e le strutture del ministero potrà disegnare portualità e logistica che sarnano in grado di dare una spinta al Paese. Abbiamo lavorato tanto in questi anni". E poi il passaggio sulle vicende giudiziarie che hanno colpito alcuni presidenti, anche Annunziata: "Come ha detto Rossi, si tratta di aggressioni senza precedenti".

Ship Mag

Primo Piano

Fondi Ue in arrivo, De Micheli: "Presto la Conferenza nazionale dei porti su misure di breve e medio-lungo periodo"

Fondi Ue in arrivo, De Micheli: "Presto la Conferenza nazionale dei porti su misure di breve e medio-lungo periodo"

Milano - 'Convocheremo quanto prima la Conferenza nazionale dei presidenti delle Autorità portuali per approfondire alcune linee guida che abbiamo già previsto per il Recovery Plan e il Next Generation EU. Ma soprattutto è necessario un confronto sulle misure specifiche da mettere in campo che diventino efficaci nel medio e lungo periodo per far cresce il nostro sistema portuale e portarlo ad un livello di competitività elevato rispetto ai porti del Nord Europa che sono i nostri primi concorrenti'. Ad annunciarlo è la ministra dei Trasporti, Paola De Michel i, chiudendo l' assemblea pubblica di Assoporti . De Micheli prefigura due scenari su cui il MIT e le Autorità portuali devono lavorare in sinergia nelle prossime settimane. Il primo è di breve periodo: 'Vi chiedo - è l' appello della De Micheli - di elaborare a stretto giro un approfondimento sulle misure emergenziali introdotte durante il Covid-19 per poter fare il punto su quelle che sono state più efficaci e quindi utilizzabili di nuovo anche per il 2021. E le misure che invece hanno bisogno di una revisione, sia in termini attuativi sia normativi, perché sono risultate meno efficaci rispetto alle aspettative'. Piano di medio-lungo periodo La vera partita, secondo la ministra, riguarda però il medio-lungo periodo. 'Il primo obiettivo delle linee guida, su cui il ministero si sta muovendo, prevede un Piano che finanzi e sostenga infrastrutture sostenibili nei porti, cioè dentro il bacino delle Autorità portuali. Parlo di infrastrutture già esistenti che necessitano di efficientamento, così come implementazione e potenziamento delle mission di alcuni porti. Il secondo obiettivo è invece legato a tutto il tema della mobilità verso e da i porti, cioè quello che accade un centimetro fuori dal perimetro portuale. Questi due obiettivi sono scritti e in parte finanziati nel Piano Italia Veloce, che poi è l' allegato Infrastrutture del Piano nazionale di riforme che noi abbiamo approvato nel Consigli dei ministri nel giugno scorso'. L' importanza dei fondi UE Ma è evidente, sottolinea la ministra, che 'l' Europa oggi ci dà la possibilità di intervenire con una serie di strumenti finanziari che non sono quelli esclusivamente tradizionali, ma nuovi come il Green New Deal fino al Piano Next Generation EU. Strumenti che consentono di rendere l' accessibilità ai porti sul fronte stradale e ferroviario sostanzialmente omogenea e uniforme su tutte le grandi realtà portuali. Alcune Autorithies hanno già indicato, in parte, gli interventi da finanziare. Altri interventi, invece, hanno bisogno di una nuova progettazione e programmazione. Qui si inserisce la misura trasversale che abbiamo già introdotto nelle linee guida per il Next Generation EU, che è poi quella della realizzazione dei green ports con decorrenza al 2030 dando agli attori della filiera portuale il giusto sostegno economico, perché non possiamo immaginare che una transizione ecologica così impegnativa sia esclusivamente a carico delle Autorità portuali e degli operatori. A fronte dei finanziamenti nei porti, abbiamo già dato un segnale forte stanziando nel Fondo infrastrutture oltre 800 milioni di euro per aiutare la portualità già esistente. Su quelle linee di indirizzo contiamo di dare ulteriori risorse aggiungendo fondi di finanziamento sia nazionali che europei, di cui parlavo prima, per la digitalizzazione della logistica, l' accessibilità marittima, l' efficientamento energetico e ambientale per tutti i servizi crocieristici e passeggeri, oltre all' aumento della capacità portuale'. Capitolo semplificazioni De Micheli sottolinea che 'da e per i porti abbiamo anche un Piano dell' ultimo miglio e stradale che di fatto vorrebbe rispondere a tutte le richieste che arrivano dai grandi scali nazionali, dando a tutti la stessa possibilità di accessibilità. Abbiamo anche introdotto le prime misure per snellire le procedure nel DL Semplificazioni e per consentire alle Autorità portuali

di poter accelerare la modalità con cui spendere i soldi. E' evidente che sotto questo punto di vista, per tentare di rientrate nei tempi previsti dal Next Generation

EU e per poter accedere agli altri fondi europei, è necessario un Piano infrastrutturale dei porti molto ambizioso, implementato da ulteriori misure di semplificazione, soprattutto sul fronte autorizzativo, che sconta una grande sensibilità di più soggetti amministrativi che intervengono sui porti rispetto ai temi autorizzativi propedeutici alla realizzazione degli investimenti. Qui ci sono Autorità portuali più esposte perché soggette a più vincoli, altre invece che lo sono meno e sono quindi più dinamiche. In generale, però, i termini autorizzativi hanno determinato rallentamenti'.

Ship Mag

Primo Piano

Porti, Paita: "Serve un nuovo Dl Semplicazioni per il settore"

Napoli - "Il fardello burocratico che grava sulle attività portuali è ancora troppo pesante. Bisogna porre rimedio quanto prima a questo problema". Lo ha dichiarato Raffaella Paita , presidente della Commissione Trasporti della Camera, durante l' assemblea pubblica di Assoporti, a cui ha partecipato come relatrice. "Occorre per questo intervenire con un provvedimento specifico, una sorta di Dl Semplificazioni che si concentri sul tema dei porti e della logistica. Senza una riforma del genere, si rischia di bloccare non solo l' attività portuale ma anche il flusso dei traffici in generale, essendo i porti il passaggio più importante della distribuzione commerciale", ha concluso.

Shipping Italy

Primo Piano

La relazione di Rossi (Assoporti): dalla magistratura all' autoproduzione, passando per dragaggi e semplificazione (FOTO)

Di seguito riportiamo alcuni stralci della relazione del presidente di Assoporti, Danile Rossi, in occasione dell' assemblea annuale 2020 a Napoli: Lo sentiremo più volte anche oggi, quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si []

Di seguito riportiamo alcuni stralci della relazione del presidente di Assoporti, Danile Rossi, in occasione dell' assemblea annuale 2020 a Napoli: Lo sentiremo più volte anche oggi, quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. Hanno retto i rotabili ed i container con un calo solo del tre percento . I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non posso evitare di menzionare lo sgomento e l' amarezza che hanno generato nella comunità portuale, anche internazionale, le vicende di alcuni presidenti esposti troppo in fretta e con troppa foga al pubblico ludibrio. Funzionari dello Stato colpiti nella loro capacità e nel loro dovere di servire l' Istituzione da giudizi che si dimostreranno, tutti indistintamente, superficiali ed inconsistenti. Altro impegno significativo dell' Associazione è stato (ed è tutt' ora) la partecipazione ai tavoli negoziali per il rinnovo dei contratti dei lavoratori portuali. Trattativa non facile, in un contesto reso più complesso ed incerto dalla emergenza sanitaria. Imprese e lavoratori sono chiamati oggi più che mai a esercitare il loro senso di responsabilità e trovare quanto prima un' equa soluzione contrattuale. Siamo certi che lo faranno presto, perché non è tempo per il Paese e per le banchine di nuova conflittualità. Questo contratto, comunque vada, ha forse inconsapevolmente posto al centro del dibattito un tema di valore culturale e sociale non ancora risolto. Il tema è il giusto prezzo dei beni, dei servizi, del lavoro . Glorifichiamo gli eroi di questi tempi, i lavoratori che hanno consentito al mondo di sopravvivere, ma abbiamo creato un sistema economico mondiale che ancora non sostiene il costo della dignità del lavoro. Una maglietta non può e non deve costare due euro. Il problema ovviamente trascende le nostre banchine e dovrebbe essere affrontato in chiave politica dall' Unione Europea nelle relazioni con quegli stati che sopravvivono o prosperano fornendo opportunità di dumping sociale. Sempre nell' ambito delle relazioni industriali, registriamo la modifica alla legge 84 introdotta con la conversione in legge del Decreto 'Rilancio' che dovrebbe risolvere la vexata questio dell' autoproduzione. L' autoproduzione resta, ma sarà consentita solo dove non ci siano soggetti autorizzati in grado di garantire il servizio. Comunque la si pensi, e noi pensiamo sia stata trovata una soluzione di equilibrio, è ora il tempo di prendere atto della nuova situazione di certezza normativa, girare pagina e contribuire a regolare in maniera più razionale, programmata e trasparente il mercato del lavoro portuale, coinvolgendo sindacati, armatori e terminalisti, sotto la regia delle AdSP, alla elaborazione del Piano dell' organico dei lavoratori portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18. Ugualmente è il tempo per i fornitori di servizi portuali e per le organizzazioni sindacali di mostrare consapevolezza e responsabilità per fare di una buona legge una occasione di collaborazione, sostegno e rilancio dei nostri porti. Molti sono i temi che hanno caratterizzato il dibattito politico, amministrativo ed operativo nei porti in questi ultimi tempi.

Alcuni arrivano da lontano, come lo Sportello Unico Doganale e lo Sportello Unico Amministrativo che faticano a vedere compiuta la loro attuazione. Al nostro Ministero chiediamo uno sforzo eccezionale,

al quale dobbiamo e vogliamo contribuire, per attivare quanto prima i tavoli di coordinamento con tutti gli enti e ministeri coinvolti. Grande è l' aspettativa di semplificazione che ha il Paese, queste procedure devono oggi essere attuate sotto la regia del MIT. Ugualmente non è più procrastinabile la garanzia di poter dragare i porti italiani, ne va della sopravvivenza delle nostre comunità portuali. Un primo significativo passo potrebbe essere rappresentato dalla rimozione dei limiti allo spostamento dei sedimenti all' interno dello stesso bacino portuale e dalla sburocratizzazione del deposito temporaneo dei sedimenti, il cui termine andrebbe opportunamente prorogato. Noi crediamo sia possibile una tutela rigorosa dell' ambiente operando scelte normative equilibrate, in un quadro regolamentare chiaro, portando certezze e semplificazione nelle procedure. E' indispensabile un confronto su questo tema con il Ministero dell' Ambiente ed ISPRA. Noi ci siamo, con i tecnici delle nostre Autorità e l' esperienza maturata sul campo . Bisogna infine mettere mano alla pianificazione portuale, se ci vogliono tre anni per l' adozione del DPSS (esperienza di La Spezia e Bari) e poi 3/4 anni per il PRP vuol dire che qualcosa non funziona, bisogna arrivare a una gestione delle procedure amministrative in tempi rapidi per evitare che la pianificazione diventi obsoleta. Si potrebbe iniziare conferendo valenza urbanistica - nel solco del Decreto rilancio - al DPSS almeno per quanto riguarda le destinazioni funzionali delle banchine. Per questo sembra bastare una disposizione ministeriale interpretativa, il che permetterebbe di conferire certezza e coerenza alla numerose opere pubbliche che potranno auspicabilmente essere realizzate nei prossimi anni. A proposito di opere pubbliche, per sostenere la ripresa economica è necessaria una nuova stagione di pianificazione strategica di medio periodo che, fra l' altro, contribuisca a ridurre il divario fra il Centro-Nord ed il Mezzogiorno. La recente assegnazione delle risorse del Fondo Infrastrutture disposta dalla Ministra DeMicheli ha risolto in modo soddisfacente le attuali necessità di investimento in opere portuali. La portualità italiana non ha bisogno di campioni infrastrutturali nazionali, la concentrazione logistica è innaturale e si scontra con la morfologia del nostro Paese. Io credo gli amici di Confetra abbiano colto nel segno, ciò di cui abbiamo veramente bisogno è restare connessi, unire materialmente ed immaterialmente gli hub logistici e portuali da nord a sud del Paese. In particolare, i porti del sud del Paese non potranno esprimere la loro potenzialità e contribuire alla costruzione di una rete logistica nazionale diffusa se non potranno fare affidamento su una rete ferroviaria moderna ed efficiente. Interventi mirati su ferrovie, strade, digitalizzazione: qui devono essere concentrati gli sforzi e le risorse del Recovery Fund, con particolare attenzione alla integrazione logistica del sud del Paese. La spinta alla digitalizzazione non coglierà impreparati i porti italiani. L' accordo con le Dogane, per il quale ancora ringraziamo il Direttore Minenna, ne è un esempio importante. Altrettanta aspettativa abbiamo nel nuovo management di Uirnet per la fiducia che ancora gli è stata concessa e che auspichiamo possa imprimere in tempi brevi una svolta significativa alla implementazione del Port Community System nazionale. Gli investimenti saranno fondamentali, ma non ci sarà ripresa senza una vera semplificazione normativa. Importanti passi sono stati fatti anche recentemente in questa direzione, ma ora è necessario porre con forza una questione culturale. Le mele marce devono essere estirpate, ma la pubblica amministrazione merita fiducia e rispetto e deve essere messa in condizione di lavorare con efficienza e serenità. Questo significa semplificare davvero il codice appalti ed il codice ambiente. Limitando le sanzioni penali, inasprendole, ai soli casi di comprovata patologica infedeltà. Per quanto ci riguarda più da vicino, crediamo si debba arrivare quanto prima ad una compiuta attuazione della riforma della legge 84. In particolare la Conferenza dei presidenti deve funzionare con regolarità per garantire l' effettivo coordinamento centrale della portualità nazionale. Solo quando l' impianto normativo della riforma sarà a regime potremo valutarne l' efficacia e la necessità di modifiche. Discuterne oggi sarebbe solo una simpatica nostalgia. Da ultimo, non voglio sottrarmi ad una riflessione sulle misure contenute nel Decreto Rilancio a favore del cluster marittimo portuale. Abbiamo apprezzato la sensibilità mostrata dal Governo verso lavoratori e compagnie portuali, così come per gli ormeggiatori, e ci siamo attivati per

riconoscere prontamente i benefici concessi. Per quanto riguarda i canoni confidiamo si possa trovare una interpretazione della norma coerente con le aspettative dei terminalisti e dei piccoli concessionari. Non appare un esercizio facile, ma in ogni caso è opportuno preliminarmente completare l' analisi in corso delle effettive esigenze. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY 1 di 16 Di seguito la relazione completa del presidente

Shipping Italy

Primo Piano

Daniele Rossi (Assoporti) - Assemblea 2020: Autorità, Signore, Signori, Gentili ospiti, anche a nome dei colleghi Presidenti vi porto il saluto ed il ringraziamento della Associazione dei Porti Italiani per la vostra partecipazione alla nostra Assemblea Annuale. Introducendo la relazione annuale desidero rivolgere un ringraziamento al nostro Ministero di riferimento, ed in particolare al Sottosegretario Onorevole Traversi che ha recentemente ricevuto la delega alle attività di indirizzo e vigilanza sulle Autorità Portuali, all' Ufficio di Gabinetto ed alla Direzione Generale, che sotto la guida autorevole della Ministra DeMicheli, ci hanno garantito vicinanza ed il costante supporto per affrontare, in un clima di ritrovata serenità e franchezza, la quotidiana complessità della nostra attività. Uno speciale benvenuto alla Vice Capo Gabinetto dottoresssa Maria Teresa DiMatteo per la recente nomina alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali. Un sentito sincero ringraziamento al Comandante Generale delle Capitanerie di Porto Ammiraglio Giovanni Pettorino per essere qui con noi oggi. La tua presenza, Giovanni, è per noi testimonianza indelebile di amicizia e fraterna solidarietà fra uomini e donne che vivono i porti, amano il mare e lavorano con l' unico scopo di servire il bene pubblico. Mancherei però ad un mio desiderio e dovere se aprendo i lavori non facessi un riferimento alla città che ci ospita. Al grande patrimonio storico e culturale di Napoli, ai suoi personaggi, dai Borbone agli Angioini, agli Aragonesi. Agli uomini e alle donne che hanno portato la cultura di Napoli nella storia, nelle arti, nel cinema, che hanno reso Partenopee conosciuta in tutto il mondo. Grazie Pietro per ospitarci nella tua bella città! Lo sentiremo più volte anche oggi, quello in corso è l' annus horribilis dell' economia mondiale. La mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest' anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. Hanno retto i rotabili ed i container con un calo solo del tre percento. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai quegli uomini e quelle donne che hanno consentito alla logistica italiana di superare con successo una prova drammatica. Non dovremo dimenticare mai il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci. Anche in questo periodo Assoporti ha garantito il coordinamento delle Autorità associate nel costante dialogo con il Ministero, con le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori e delle imprese, con la Agenzia delle Dogane, con gli Enti di promozione commerciale e turistica. Lo ha fatto al meglio delle proprie possibilità, ma sempre con dedizione ed impegno, con onestà e trasparenza. La stessa onestà e trasparenza, passione ed impegno, che hanno caratterizzato l' operato di tutti i presidenti dei porti italiani. Non posso evitare di menzionare lo sgomento e l' amarezza che hanno generato nella comunità portuale, anche internazionale, le vicende di alcuni presidenti esposti troppo in fretta e con troppa foga al pubblico ludibrio. Funzionari dello Stato colpiti nella loro capacità e nel loro dovere di servire l' Istituzione da giudizi che si dimostreranno, tutti indistintamente, superficiali ed inconsistenti. Venendo all' attività associativa ricordo che l' Associazione ha sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del 'sistema Paese'. Fra quelli di maggiore rilevanza : il Protocollo quadro con l' Agenzia delle Dogane per favorire la digitalizzazione delle procedure doganali nelle aree portuali, nonché la standardizzazione delle modalità operative. Una sinergia tra l' Agenzia ed Assoporti che consentirà di realizzare progetti concreti ed in tempi definiti. Il Protocollo d' intesa con Cassa Depositi e Prestiti finalizzato a disciplinare la collaborazione tecnico-finanziaria della Cassa con le singole Adsp per la definizione degli aspetti progettuali, economici e contrattuali nella realizzazione di nuove opere infrastrutturali. Il Protocollo d' intesa con MEDCRUISE Che identifica forme di collaborazione nelle iniziative di comune interesse per lo sviluppo del traffico crocieristico. Il Protocollo d' intesa con SVIMEZ Con il quale è stato costituito un 'Osservatorio economico sulle ZES

e sulle iniziative di sviluppo delle aree portuali'. Il Protocollo d' intesa con ICE e UIR Per collaborare nella partecipazione alle maggiori fiere internazionali di settore. Attendiamo con ansia di poter riprendere l' attività di promozione commerciale del sistema portuale e turistico italiano. Altro impegno significativo dell'

Shipping Italy

Primo Piano

Associazione è stato (ed è tutt' ora) la partecipazione ai tavoli negoziali per il rinnovo dei contratti dei lavoratori portuali. Trattativa non facile, in un contesto reso più complesso ed incerto dalla emergenza sanitaria. Imprese e lavoratori sono chiamati oggi più che mai ad esercitare il loro senso di responsabilità e trovare quanto prima una equa soluzione contrattuale. Siamo certi che lo faranno presto, perché non è tempo per il Paese e per le banchine di nuova conflittualità. Questo contratto, comunque vada, ha forse inconsapevolmente posto al centro del dibattito un tema di valore culturale e sociale non ancora risolto. Il tema è il giusto prezzo dei beni, dei servizi, del lavoro. Glorifichiamo gli eroi di questi tempi, i lavoratori che hanno consentito al mondo di sopravvivere, ma abbiamo creato un sistema economico mondiale che ancora non sostiene il costo della dignità del lavoro. Una maglietta non può e non deve costare due euro. Il problema ovviamente trascende le nostre banchine e dovrebbe essere affrontato in chiave politica dall' Unione Europea nelle relazioni con quegli stati che sopravvivono o prosperano fornendo opportunità di dumping sociale. Sempre nell' ambito delle relazioni industriali, registriamo la modifica alla legge 84 introdotta con la conversione in legge del Decreto 'Rilancio' che dovrebbe risolvere la vexata questio dell' autoproduzione. L' autoproduzione resta, ma sarà consentita solo dove non ci siano soggetti autorizzati in grado di garantire il servizio. Comunque la si pensi, e noi pensiamo sia stata trovata una soluzione di equilibrio, è ora il tempo di prendere atto della nuova situazione di certezza normativa, girare pagina e contribuire a regolare in maniera più razionale, programmata e trasparente il mercato del lavoro portuale, coinvolgendo sindacati, armatori e terminalisti, sotto la regia delle AdSP, alla elaborazione del Piano dell' organico dei lavoratori portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18. Ugualmente è il tempo per i fornitori di servizi portuali e per le organizzazioni sindacali di mostrare consapevolezza e responsabilità per fare di una buona legge una occasione di collaborazione, sostegno e rilancio dei nostri porti. Molti sono i temi che hanno caratterizzato il dibattito politico, amministrativo ed operativo nei porti in questi ultimi tempi. Alcuni arrivano da lontano, come lo Sportello Unico Doganale e lo Sportello Unico Amministrativo che faticano a vedere compiuta la loro attuazione. Al nostro Ministero chiediamo uno sforzo eccezionale, al quale dobbiamo e vogliamo contribuire, per attivare quanto prima i tavoli di coordinamento con tutti gli enti e ministeri coinvolti. Grande è l' aspettativa di semplificazione che ha il Paese, queste procedure devono oggi essere attuate sotto la regia del MIT. Ugualmente non è più procrastinabile la garanzia di poter dragare i porti italiani, ne va della sopravvivenza delle nostre comunità portuali. Un primo significativo passo potrebbe essere rappresentato dalla rimozione dei limiti allo spostamento dei sedimenti all' interno dello stesso bacino portuale e dalla sburocratizzazione del deposito temporaneo dei sedimenti, il cui termine andrebbe opportunamente prorogato. Noi crediamo sia possibile una tutela rigorosa dell' ambiente operando scelte normative equilibrate, in un quadro regolamentare chiaro, portando certezze e semplificazione nelle procedure. E' indispensabile un confronto su questo tema con il Ministero dell' Ambiente ed ISPRA. Noi ci siamo, con i tecnici delle nostre Autorità e l' esperienza maturata sul campo. Altresì è necessario un impegno governativo forte per completare la semplificazione delle norme che presidiano la realizzazione delle opere portuali avviata con il DL semplificazioni. Bisogna infine mettere mano alla pianificazione portuale, se ci vogliono tre anni per l' adozione del DPSS (esperienza di La Spezia e Bari) e poi 3/4 anni per il PRP vuol dire che qualcosa non funziona, bisogna arrivare ad una gestione delle procedure amministrative in tempi rapidi per evitare che la pianificazione diventi obsoleta. Si potrebbe iniziare conferendo valenza urbanistica - nel solco del Decreto rilancio - al DPSS almeno per quanto riguarda le destinazioni funzionali delle banchine. Per questo sembra bastare una disposizione ministeriale interpretativa, il che permetterebbe di conferire certezza e coerenza alla numerose opere pubbliche che potranno auspicabilmente essere realizzate nei prossimi anni. A proposito di opere pubbliche, per sostenere la ripresa economica è necessaria una nuova stagione di pianificazione strategica di medio periodo che, fra l' altro, contribuisca a ridurre il divario fra il Centro-Nord ed il Mezzogiorno. La recente assegnazione delle risorse

del Fondo Infrastrutture disposta dalla Ministra DeMicheli ha risolto in modo soddisfacente le attuali necessità di investimento in opere portuali. La portualità italiana non ha bisogno di campioni infrastrutturali nazionali, la concentrazione logistica è innaturale e si scontra con la morfologia del nostro Paese. Io credo gli amici di Confetra abbiano colto nel segno, ciò di cui abbiamo veramente bisogno è restare connessi,

unire materialmente ed immaterialmente gli hub logistici e portuali da nord a sud del Paese. In particolare, i porti del sud del Paese non potranno esprimere la loro potenzialità e contribuire alla costruzione di una rete logistica nazionale diffusa se non potranno fare affidamento su una rete ferroviaria moderna ed efficiente. Interventi mirati su ferrovie, strade, digitalizzazione: qui devono essere concentrati gli sforzi e le risorse del Recovery Fund, con particolare attenzione alla integrazione logistica del sud del Paese. La spinta alla digitalizzazione non coglierà impreparati i porti italiani. L' accordo con le Dogane, per il quale ancora ringraziamo il Direttore Minenna, ne è un esempio importante. Altrettanta aspettativa abbiamo nel nuovo management di Uirnet per la fiducia che ancora gli è stata concessa e che auspichiamo possa imprimere in tempi brevi una svolta significativa alla implementazione del Port Community System nazionale. Gli investimenti saranno fondamentali, ma non ci sarà ripresa senza una vera semplificazione normativa. Importanti passi sono stati fatti anche recentemente in questa direzione, ma ora è necessario porre con forza una questione culturale. Le mele marce devono essere estirpate, ma la pubblica amministrazione merita fiducia e rispetto e deve essere messa in condizione di lavorare con efficienza e serenità. Questo significa semplificare davvero il codice appalti ed il codice ambiente. Limitando le sanzioni penali, inasprendole, ai soli casi di comprovata patologica infedeltà. Per quanto ci riguarda più da vicino, crediamo si debba arrivare quanto prima ad una compiuta attuazione della riforma della legge 84. In particolare la Conferenza dei presidenti deve funzionare con regolarità per garantire l' effettivo coordinamento centrale della portualità nazionale. Solo quando l' impianto normativo della riforma sarà a regime potremo valutarne l' efficacia e la necessità di modifiche. Discuterne oggi sarebbe solo una simpatica nostalgia. Da ultimo, non voglio sottrarmi ad una riflessione sulle misure contenute nel Decreto Rilancio a favore del cluster marittimo portuale. Abbiamo apprezzato la sensibilità mostrata dal Governo verso lavoratori e compagnie portuali, così come per gli ormeggiatori, e ci siamo attivati per riconoscere prontamente i benefici concessi. Per quanto riguarda i canoni confidiamo si possa trovare una interpretazione della norma coerente con le aspettative dei terminalisti e dei piccoli concessionari. Non appare un esercizio facile, ma in ogni caso è opportuno preliminarmente completare l' analisi in corso delle effettive esigenze. Vi ringrazio per l' attenzione e la pazienza.

Shipping Italy

Primo Piano

De Micheli annuncia: 'Misure emergenziali per i porti verso la proroga'

Le misure emergenziali che il Governo ha varato negli ultimi mesi per sostenere le aziende attive nei porti verranno prorogate oltre il 31 dicembre. Quantomeno quelle che si sono rivelate utili. Lo ha detto la Ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, intervenendo (in videoconferenza) per concludere l' assemblea annuale di Assoporti andata in scena a Napoli nell' ambito della Naples Shipping Week. 'È del tutto evidente che siamo ancora in una condizione di non equilibrio del sistema. È ovvio che noi dobbiamo continuare ad agire, ad ascoltare e a provare a fare la sintesi insieme per implementare le misure temporanee emergenziali che abbiamo previsto per il 2020 e sulle quali occorrerà a breve fare una riflessione per immaginare di prorogarle almeno per la prima parte, per il primo semestre, del 2021' ha detto la ministra. Il treno legislativo dove saliranno le prossime misure di sostegno sarà la Legge di bilancio il cui iter prenderà avvio il prossimo 15 ottobre. 'Su questo fronte il riconoscimento del ruolo della portualità si vedrà anche sulla base della nostra capacità, da una parte di fare la sintesi delle misure migliori da riproporre, dall' altra dalla capacità di proporne eventualmente di nuove come ulteriore implementazione' ha aggiunto ancora la de Micheli. 'Ma soprattutto - ha proseguito - si misurerà dalla capacità di dare risposte concrete agli attori che nei porti realmente hanno avuto e stanno avendo la grande parte dei problemi. Consapevoli che ci stiamo muovendo nell' ambito di misure emergenziali, e quindi temporanee, e quindi replicabili solo per il tempo necessario a uscire dalla crisi pandemica e riappropriarci del ruolo che dobbiamo avere nel Mediterraneo'. A questo fine la ministra si è rivolta alla platea di presidente delle Autorità di Sistema Portuale chiedendo tre cose 'per aiutarmi a esservi utile e per aiutare la portualità italiana' ha detto. La prima: 'Vi chiedo di avere grande attenzione alle sensibilità territoriale sulle scelte strategiche e sulla destinazione strategica degli investimenti che programmeremo soprattutto per il medio - lungo periodo con le vostre Autorità portuali'. La seconda: 'Vi chiedo di fare un ragionamento di sistema, insieme come avete deciso di fare quando vi siete riuniti come associazione, dando anche risultati importanti nel rapporto fra l' associazione, i presidenti delle AdSP e le istituzioni. Quindi riuscire a guardare il piano che ciascuna di voi ha realizzato dentro un quadro complessivo nazionale'. La terza cosa che ha chiesto, che poi sarà la prima in ordine di tempo, è quella di 'elaborare a stretto giro un approfondimento sulle misure che abbiamo messo in campo durante l' emergenza (Covid, ndr), per potermi dare un ritorno di quelle che sono state più efficaci, e sulle quali quindi poter fare il punto anche per il 2021 e quelle invece che hanno bisogno di una revisione o in termini attuativi o in termini squisitamente normativi perché magari hanno avuto un effetto di efficacia inferiore rispetto alle aspettative'. Larga parte delle misure di sostegno all' economia portuale sono state inserite dal Governo prima nel decreto Cura Italia e poi nel decreto Rilancio . Fra queste figurano sospensioni dei canoni concessori, differimento del pagamento dei diritti doganali, misure di sostegno a ormeggiatori e lavoratori portuali, ecc.

Shipping Italy

Primo Piano

Fincantieri ha presentato la nave che potrà risolvere i problemi dei dragaggi nei porti italiani

L' annoso problema dei dragaggi nei portuali italiani e le relative difficoltà a portare ad avviare questi interventi per le complicazioni procedurali e normative è stato ancora una volta uno dei temi di dibattito in occasione dell' assemblea annuale di Assoporti. Una soluzione tutta italiana alle criticità legate all' escavo dei fondali ci sarebbe e a proporla è stata Fincantieri che, la sera prima dell' assemblea di Assoporti, a porte chiuse e di fronte a una platea di uditori composta dai presidente di port authority e dai rappresentanti del Corpo delle Capitanerie di porto, ha presentato Fincantieri Deco, soluzione promossa dalla neonata joint venture Fincantieri Decomar. Secondo quanto riferito a SHIPPING ITALY da alcuni dei partecipanti a questa riunione, un esponente del gruppo navalmeccanico guidato da Giuseppe Bono "ha illustrato caratteristiche tecniche e punti di forza di una nave draga aspirante, molto somigliante a un bacino galleggiante, in grado di prelevare i sedimenti evitandone la dispersione e di separare il fango dalla sabbia". Un procedimento che "permette di avere un sottoprodotto riciclabile perché il sedimento può essere riutilizzato per il ripascimento delle spiagge o per il banchinamento dei porti (tramite riempimento delle casse di colmata)". Durante l' assemblea di Assoporti il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha detto che si tratta "nel caso dell' Italia di una tecnologia più moderna di quanto prevede la legge. In questo ambito in Francia invece l' end of waste è disciplinato e quindi una nave come questa potrebbe avere enorme successo". Nel nostro Paese, sempre secondo quanto riportato da Patroni Griffi, viene effettuato il 10% dei dragaggi che hanno luogo in altre nazioni d' Europa con un numero inferiori di scali marittimi. La tecnologia Fincatieri Deco pende il nome da Decomar, azienda di Massa che già da alcuni anni ha messo a punto questo metodo di dragaggio basato sulla tecnologia Limphid2 in grado di risucchiare fanghi e sabbia dai fondali senza creare diffusione e filtrando i materiali in modo che escano già depurati. Fino a oggi nei porti sono invece andati in scena escavi dei fondali con la metodologia tradizionale delle draghe a benna o delle sorbone aspiranti. Sul proprio sito Decomar spiega che "l' innovazione tecnologica a ricircolo LIMPIDH 2 O costituisce oggi la soluzione più efficace capace di ottenere straordinari livelli di tutela ambientale nell' esecuzione di opere di bonifica marina, fluviale e lacustre. Questa innovativa tecnologia, ideata e realizzata completamente dalla nostra azienda, rappresenta attualmente il sistema di ecodragaggio più efficace in grado di operare in linea con l' indirizzo strategico della Comunità Europea 'Ecoinnovation Action Plan 2020', che intende rendere l' economia e il progresso tecnologico più sostenibili". Viene inoltre precisato che Limpidh2O Decomar "rispetta pienamente i requisiti richiesti dalla normativa italiana in materia di tutela ambientale sulle tecnologie da impiegare per i dragaggi in ambito portuale e per bonifiche in ambiti S.I.N. - S.I.C. - S.I.R e ambienti protetti".

telenord.it

Primo Piano

Naples Shipping Week, l'assemblea di Assoporti: "I porti non si sono mai fermati"

L'appello del presidente Daniele Rossi: Non dobbiamo mai dimenticare questo grande risultato nell'annus horribilis dell'economia mondiale

La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell' assemblea di Assoporti che ha scelto la Naples Shipping Week per questo importante momento di confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull'innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell'economia portuale. Quello in corso è l'annus horribilis dell'economia mondiale ha esordito Daniele Rossi , presidente Assoporti - la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest'anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci. Il Presidente ha proseguito sottolineando l'impegno dell'Associazione che non si è mai fermata. In questi mesi ha infatti sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del sistema Paese. Una mattinata intensa, che ha visto la partecipazione dei presidenti dei porti italiani e di numerosi attori dello scenario geopolitico ed economico in cui i porti si trovano ad operare confrontarsi sulle tematiche del momento, sul finanziamento e realizzazione di infrastrutture portuali e dragaggi e sulle relazioni porto-città. Domani, giovedì 1 ottobre, al via Port&ShippingTech , il Forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo che si svolgerà in presenza nel Centro Congressi della Stazione Marittima e sarà interamente trasmesso in streaming. Aprirà con il Green Shipping Summit che, in linea con il piano europeo per la carbon-neutrality entro il 2050, affronterà il tema della l'abbattimento delle emissioni di CO2. Contemporaneamente Smart Ports&Logistics si concentrerà sull'impatto delle tecnologie digitali, tra cui automazione e IoT, sulle infrastrutture portuali e logistiche. In chiusura della mattinata la presentazione in anteprima del 7° programma annuale Italian maritime economy a cura di SRM, il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. I lavori riprenderanno con Technology Trend del settore marittimo: porti e navigazione dedicato alle tecnologie d'avanguardia per la navigazione e la sicurezza, all'evoluzione dei sistemi di comunicazione, monitoraggio satellitare e realtà aumentata. Seguirà L'Italia ed il mare, un legame imprescindibile ed indissolubile, la sessione a cura della Marina Militare che vedrà la partecipazione dell'Amm. Giuseppe Cavo Dragone, Capo di Stato Maggiore. Due le sessioni parallele che guardano alla finanza: Ports and Finance: green deal & blue growth e Green Shipping & Maritime Energy Transition Financing. La prima dedicata ai finanziamenti per l'innovazione nel settore pubblico e privato, la seconda ai finanziamenti che puntano alla sostenibilità per la crescita della logistica portuale e della navigazione. Port&ShippingTech proseguirà anche venerdì e vedrà la partecipazione ai lavori dell'On. Gaetano Manfredi, Ministro dell'Università e della Ricerca e del sindaco Luigi De Magistris.

The Medi Telegraph

Primo Piano

Assoporti: «Ecco le priorità per la ripresa» / INTERVISTA

Genova - «Questo è un momento drammatico e eccezionale e non sappiamo che cosa ci aspetta in futuro», afferma Daniele Rossi, presidente di Assoporti. Oggi, mercoledì 30 settembre, l' associazione si riunisce in assemblea alla Stazione Marittima di Napoli, nel quadro della Naples shipping week. Qual è la situazione dei porti italiani? «Con l' assemblea coglieremo l' occasione per un' analisi del contesto, fare un bilancio e capire gli effetti di ciò che è successo nei mesi scorsi. E' importante sapere se la risposta all' emergenza è stata quella giusta e se ci siamo preparati per il futuro. I miei colleghi porteranno le proprie esperienze da cui trarremo indicazioni operative». Un aiuto arriverà dal Recovery fund, legato a interventi green e di innovazione. Com' è la situazione dei porti italiani dal punto di vista ambientale? «Il concetto di ambiente è sempre più ampio. Dire che i porti italiani sono attrezzati non sarebbe corretto, ma hanno un atteggiamento aperto verso le mille sfide ambientali che si stanno ponendo a livello internazionale. Hanno bisogno di essere sostenuti in questo impegno. Quella attuale è un' occasione irripetibile». Assoporti ha proposte per l' utilizzo dei fondi? «Le indicazioni che arrivano dall' Europa per quanto riguarda l' ambiente riguardano digitalizzazione, ferrovie, cold ironing: si tratta di indicazioni efficaci. La procedura con l' Europa è gestita dal ministero delle Infrastrutture, con cui dialoghiamo e che conosce le esigenze infrastrutturali degli scali. Credo che non si debba puntare sull' aumento della capacità dei porti in termini quantitativi. Spazi e strutture sono più che sufficienti. Quello su cui è urgente intervenire sono le connessioni, materiali e immateriali. Dobbiamo preoccuparci dei retroporti, perché abbiamo spazi a disposizione che non vengono sfruttati per le loro potenzialità perchè irraggiungibili. E dobbiamo investire in banda larga e trasmissioni dati. Il Recovery fund è un' occasione anche per quelle infrastrutture portuali che altrimenti non si potrebbero realizzare: ma devono essere pochi interventi mirati. Per quanto riguarda i dragaggi, invece, credo che sia soprattutto un problema di semplificazione». A questo proposito, che cosa pensa del decreto Semplificazione? «Mi pare che compia passi importanti, è l' inizio di un percorso, adesso occorre proseguire e andare oltre la semplificazione del codice appalti, occupandosi anche del codice ambientale. Dobbiamo trovare la forma per rendere possibili i dragaggi, naturalmente senza eludere le norme e tutelando l' ambiente marino. Dobbiamo tutti insieme trovare una formula che, con l' utilizzo della tecnologia, consenta di garantire la competitività dell' Italia. Corriamo il rischio enorme di perdere potenzialità di sviluppo e di traffici, se non riusciamo a garantire accessibilità ai nostri porti più importanti». Dove altro occorre intervenire? «Sulla ripartenza dell' attività turistica e delle crociere. Questo settore significa molto per il Paese. Occorre velocizzare gli interventi e dare certezze agli operatori. La programmazione delle compagnie di crociera avviene su scala biennale. Non è importante soltanto l' oggi, ma si deve dare la certezza di poter gestire la situazione fra uno o due anni».

Tiscali

Primo Piano

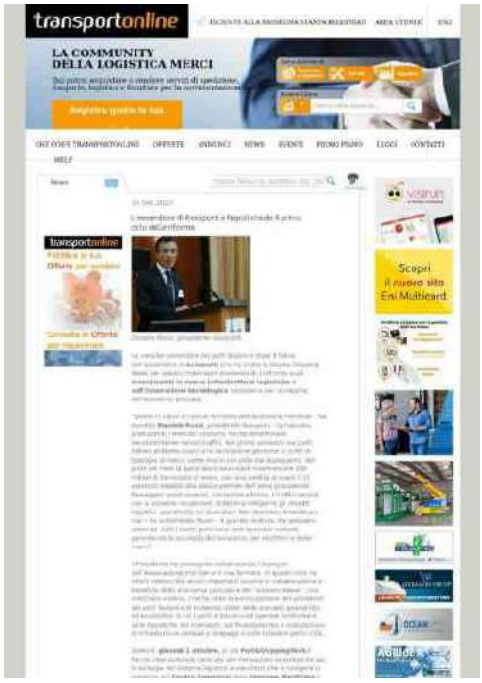
Porti, De Micheli: "Misure emergenziali fino a primo semestre 2021"

NAPOLI - "E' evidente che, sia sul fronte della normativa che dell' allineamento alle linee guida, non siamo ancora in grado di immaginare un ritorno delle crociere al 100% almeno fino alla scoperta del vaccino". Questa la prospettiva illustrata dalla ministra per le Infrastrutture e i Trasporti Paola De Micheli intervenuta all' assemblea di Assoporti a Napoli durante la Naples Shipping week. Collegata in videconferenza, la ministra ha ricordato come la presenza crocieristica in Italia sia "in ripresa", mentre le minori presenze di utenti sono figlie non solo delle restrizioni normative ma anche di "un mercato che sconta la paura di viaggiare". Rispetto al traffico merci, la situazione "non e' florida - ha osservato - o comunque non equiparabile al 2019. Da giugno registriamo un ritorno verso livelli piu' elevati rispetto al lockdown anche perche' riprende il traffico di beni non essenziali. Ma siamo ancora in una condizione di non equilibrio del sistema". DE MICHELI: MISURE EMERGENZIALI FINO A PRIMO SEMESTRE 2021 "Dobbiamo continuare ad agire, - prosegue la ministra - ascoltare e fare sintesi per utilizzare le misure temporanee emergenziali previste per il 2020, immaginando di prorogarle almeno per il primo semestre del 2021". "Siamo consapevoli che ci muoviamo nell' ambito di misure emergenziali valide solo per uscire dalla crisi pandemica", ha aggiunto, anticipando le strategie da perseguire nel medio e lungo periodo "per favorire la crescita del nostro sistema portuale ai livelli dei porti del Nord Europa, i nostri principali competitor". Tra le linee guida da seguire, lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e "il perseguimento degli obiettivi gia' scritti e finanziati nel piano 'Italia Veloce' in merito alla mobilita' verso e da i porti. Abbiamo da sfruttare l' opportunita' che ci viene data dall' Europa grazie agli strumenti finanziari nuovi del Green New Deal e del Next Generation Ue. Vogliamo una accessibilita' ai porti sostanzialmente omogenea e uniforme in tutte le realta' portuali del Paese".

Transportonline

Primo Piano

L'assemblea di Assoporti a Napoli chiude il primo ciclo della riforma



Daniele Rossi, presidente Assoporti. La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell'assemblea di Assoporti che ha scelto la Naples Shipping Week per questo importante momento di confronto sugli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e sull'innovazione tecnologica necessaria per la crescita dell'economia portuale. Quello in corso è l'annus horribilis dell'economia mondiale ha esordito Daniele Rossi , presidente Assoporti - la mancata produzione, i mancati consumi, hanno determinato inevitabilmente minori traffici. Nel primo semestre nei porti italiani abbiamo avuto una contrazione generale in tutte le tipologie di merci, come mai si era vista dal dopoguerra. Nei primi sei mesi di quest'anno sono state movimentate 200 milioni di tonnellate di merci, con una perdita di quasi il 12 percento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Passeggeri quasi azzerati, crocieristica ferma. I traffici perduti non si possono recuperare, dobbiamo mitigarne gli impatti negativi, soprattutto sui lavoratori. Non dovremo dimenticare mai ha sottolineato Rossi - il grande risultato che abbiamo ottenuto: tutti i nostri porti sono stati operativi sempre, garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci. Il Presidente ha proseguito sottolineando l'impegno dell'Associazione che non si è mai fermata. In questi mesi ha infatti sottoscritto alcuni importanti accordi di collaborazione a beneficio della economia portuale e del sistema Paese. Una mattinata intensa, che ha visto la partecipazione dei presidenti dei porti italiani e di numerosi attori dello scenario geopolitico ed economico in cui i porti si trovano ad operare confrontarsi sulle tematiche del momento, sul finanziamento e realizzazione di infrastrutture portuali e dragaggi e sulle relazioni porto-città. Domani, giovedì 1 ottobre, al via Port&ShippingTech ,il Forum internazionale dedicato alle innovazioni tecnologiche per lo sviluppo del sistema logistico e marittimo che si svolgerà in presenza nel Centro Congressi della Stazione Marittima e sarà interamente trasmesso in streaming. Aprirà con il Green Shipping Summit che, in linea con il piano europeo per la carbon-neutrality entro il 2050, affronterà il tema della l'abbattimento delle emissioni di CO2. Contemporaneamente Smart Ports&Logistics si concentrerà sull'impatto delle tecnologie digitali, tra cui automazione e IoT, sulle infrastrutture portuali e logistiche. In chiusura della mattinata la presentazione in anteprima del 7° programma annuale Italian maritime economy a cura di SRM , il Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. I lavori riprenderanno con Technology Trend del settore marittimo: porti e navigazione dedicato alle tecnologied'avanguardia per la navigazione e la sicurezza, all'evoluzione dei sistemi di comunicazione, monitoraggio satellitare e realtà aumentata. Seguirà L'Italia ed il mare, un legame imprescindibile ed indissolubile ,la sessione a cura della Marina Militare che vedrà la partecipazione dell'Amm. Giuseppe Cavo Dragone , Capo di Stato Maggiore.Due le sessioni parallele che guardano alla finanza: Ports and Finance: green deal & blue growth e Green Shipping & Maritime Energy Transition Financing . La prima dedicata ai finanziamenti per l'innovazione nel settore pubblico e privato, la seconda ai finanziamenti che puntano alla sostenibilità per la crescita della logistica portuale e della navigazione. Port&ShippingTech proseguirà anche venerdì e vedrà la partecipazione ai lavori dell'On. Gaetano Manfredi , Ministro dell'Università e della Ricerca e del sindaco Luigi De Magistris .

ZeroUno Tv

Primo Piano

Porti, De Micheli: 'Misure emergenziali fino a primo semestre 2021'

Nadia Cozzolino

NAPOLI - 'E' evidente che, sia sul fronte della normativa che dell' allineamento alle linee guida, n on siamo ancora in grado di immaginare un ritorno delle crociere al 100% almeno fino alla scoperta del vaccino '. Questa la prospettiva illustrata dalla ministra per le Infrastrutture e i Trasporti Paola De Micheli intervenuta all' assemblea di Assoporti a Napoli durante la Naples Shipping week. Collegata in videconferenza, la ministra ha ricordato come la presenza crocieristica in Italia sia 'in ripresa', mentre le minori presenze di utenti sono figlie non solo delle restrizioni normative ma anche di 'un mercato che sconta la paura di viaggiare' . Rispetto al traffico merci, la situazione 'non e' florida - ha osservato - o comunque non equiparabile al 2019. Da giugno registriamo un ritorno verso livelli piu' elevati rispetto al lockdown anche perche' riprende il traffico di beni non essenziali. Ma siamo ancora in una condizione di non equilibrio del sistema'. 'Dobbiamo continuare ad agire, - prosegue la ministra - ascoltare e fare sintesi per utilizzare le misure temporanee emergenziali previste per il 2020, immaginando di prorogarle almeno per il primo semestre del 2021 '. 'Siamo consapevoli che ci muoviamo nell' ambito di misure emergenziali valide solo per uscire dalla crisi pandemica', ha aggiunto, anticipando le strategie da perseguire nel medio e lungo periodo ' per favorire la crescita del nostro sistema portuale ai livelli dei porti del Nord Europa, i nostri principali competitor' . Tra le linee guida da seguire, lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e 'il perseguimento degli obiettivi gia' scritti e finanziati nel piano 'Italia Veloce' in merito alla mobilita' verso e da i porti. Abbiamo da sfruttare l' opportunita' che ci viene data dal l' Europa grazie agli strumenti finanziari nuovi del Green New Deal e del Next Generation Ue. Vogliamo una accessibilita' ai porti sostanzialmente omogenea e uniforme in tutte le realta' portuali del Paese'.

Il Piccolo

Trieste

Trieste porto d'Europa conquista Amburgo Decolla la Piattaforma

Siglato l'accordo con il partner tedesco nel giorno della conclusione dei lavori dell'attesa infrastruttura. Patuanelli: «Segnale di vicinanza agli Stati Uniti»

DIEGO D' AMELIO

PRIMO PIANO

Trieste porto d'Europa "conquista" Amburgo Decolla la Piattaforma

Ein Hafen für Europa, un porto per l' Europa. Campeggia in due lingue lo slogan scelto per la celebrazione della fine dei lavori e la stipula dell' accordo tra Piattaforma logistica Trieste e i tedeschi di Hhla, che ieri hanno suggellato pubblicamente l' intesa per l' ingresso di Amburgo, con l' intento di sviluppare il Molo VIII e la riconversione della Ferriera. L' alleanza appare un mix di interessi economici ed equilibri geopolitici, come si capisce dalle frasi pronunciate dal ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli prima di salire sul palco. L' esponente triestino del governo Conte parla di «opportunità storica: la grande società di gestione del porto di Amburgo decide di fare un investimento a Trieste e sul porto di Trieste. Tolto il tappo rappresentato per troppi anni dalla Ferriera, sono arrivati gli investimenti». Ma è il passaggio sugli aspetti internazionali a pesare di più nel ragionamento del ministro, che aveva ben visto gli accordi con la Cina nel 2019 e che ora condivide il riposizionamento dell' Italia condotto dal Conte bis: «Gli investimenti fatti dalla Cina - dice Patuanelli - potevano portare alcune preoccupazioni e preoccupavano anche i nostri alleati americani», mentre l' intesa con Hhla «è sicuramente un segnale di vicinanza al Patto atlantico, all' alleanza strategica con gli Stati Uniti». Davanti al mondo politico regionale e alle autorità, il ministro lascia comunque aperta la porta ai capitali asiatici: «Per accordi commerciali, lo abbiamo sempre detto, guardiamo alla Cina non come a un alleato ma come a un partner. Ciò non toglie che il nostro sguardo sia rivolto verso gli Stati Uniti e questa è la dimostrazione». Non è escluso che, dopo l' ingresso di Amburgo in Plt, il nuovo soggetto possa riprendere negoziati con China Merchants e aprirsi al traffico di compagnie come Cosco. È il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino a distinguere tra una Via della seta politica e una meramente commerciale: «L' intesa con Hhla è un' ottima soluzione per non rinunciare alla Via della seta. Sottolineo Via della seta e non Belt and road: il secondo è un progetto cinese, il primo è un corridoio trasportistico deciso dal mercato e non pianificato da nessuno. In questo, Amburgo e Trieste non sono soggetti passivi, ma sono soggetti propositivi che accettano la sfida». Dal palco D' Agostino esordisce richiamando il ruolo avuto nella realizzazione dell' opera dai suo predecessori Marina Monassi e Claudio Boniciolli, citando poi «le affinità elettive fra Trieste e Amburgo» e sottolineando come «Amburgo è primo porto ferroviario d' Europa: un soggetto che su innovazione, sostenibilità ambientale e sociale è affine a quello che stiamo facendo a Trieste, dove pubblico e privato lavorano in modo perfetto». Il presidente non manca di lanciare «all' amico ministro» Patuanelli l' invito a sostenere i progetti del porto basati sull' opportunità del Recovery Fund, perché «abbiamo fatto proposte importanti sulla transizione energetica». E Patuanelli non si fa pregare: «Il progetto Adriagateway vale oltre un miliardo e punta su elettrificazione e digitalizzazione del porto. Non è un progetto dell' Autorità portuale ma del governo e avrà il nostro massimo sostegno per le risorse del Recovery. Qui non c' è un ministro triestino, ma un governo che ritiene Trieste porta mediterranea al cuore d' Europa». Poi il rinnovato impegno sul regime di porto franco: «Mi ci gioco il mandato. Il principio dell' extradoganalità è fondamentale». Ma i veri protagonisti sono gli imprenditori. Il presidente di Icop Vittorio Petrucco ricorda che «sono

Il Piccolo

Trieste

passati sette anni dalla prima pietra, ma abbiamo realizzato una superficie pari a venti campi di calcio e superato molti problemi amministrativi. Ora lavoriamo a tre "dopo": la riconversione dell' area a caldo, il lavoro sulla Piattaforma assieme ad Hhla e lo sviluppo del Molo VIII. È un grande puzzle che permetterà a Trieste di ritrovare la geografia che ne ha caratterizzato la storia». Per Francesco Parisi, «questo non è il traguardo ma la prima tappa e abbiamo davanti almeno trent' anni: lavoriamo per i nostri nipoti, allargando la compagine a un socio come Hhla, i cui valori aziendali sono stati fondamentali per chiudere l' accordo. È un' alleanza per l' intera portualità di Trieste: ora dobbiamo metterci a lavorare». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Parla la numero uno di Hhla. «Trieste è un gateway strategico Lo stop alla Via della Seta? Siamo gente d' affari non politici»

«Il prossimo obiettivo? Avviare i traffici ro-ro, container e merci varie entro fine primavera»

D.D.A.

PRIMO PIANO

«Il prossimo obiettivo? Avviare i traffici ro-ro, container e merci varie entro fine primavera»

Soddisfazione trasversale «Tappa storica per la città»

L' intervista«Precisione prima della velocità». Hhla vuole studiare le potenzialità di Trieste, prima di esporsi su tempistiche e impegno finanziario. La ceo del Porto di Amburgo Angela Titzrath fa allora del motto tedesco il suo mantra ed evita di creare illusioni. Hhla è sbarcata a Trieste con l' intento di sviluppare il Molo VIII e la manager evidenzia le ragioni della scelta adriatica, ma schiva ogni domanda sul tema. Si parte dalla Piattaforma e lo sviluppo arriverà «step by step», come dice più volte nella sua intervista a Il Piccolo. **Che negoziato è stato?** In Germania diciamo "precisione prima della velocità". Abbiamo preso tempo per arrivare a una visione comune da cui partire. La pandemia non ci ha aiutato, ma è un segnale di fiducia essere riusciti a trovare nelle circostanze peggiori le idee migliori per sviluppare Trieste. **La preoccupa la pronuncia di Roma sul golden power?** No, lo spirito della nuova società è improntato allo sviluppo del territorio e vogliamo fare questo a vantaggio dell' Italia. Siamo europei e condividiamo obiettivi e sistema di valori. **Perché un gigante del Nord vuole un accesso da Sud all' Europa centrale?** L' area mediterranea si sta sviluppando velocemente e a Trieste i volumi crescono in modo dinamico: a livello percentuale più dei porti del Nord. Da quando sono entrata nella compagnia, osserviamo con attenzione cosa accade a Trieste. **Che potenzialità vede?** È il porto più settentrionale del Mediterraneo: un gateway meridionale all' Europa centrorientale, con fondali alti e accessibilità via mare. È lo scalo leader in Italia per trasporti ferroviari, ha un ottimo network di connessioni e trasporti veloci verso l' hinterland, in particolare Austria, Ungheria, Slovacchia e Germania meridionale. **Che volumi si possono generare, quali sono i tempi per il Molo VIII e quanti gli investimenti?** L' ambizione immediata è cominciare a utilizzare la Piattaforma entro il primo quarto del 2021 con ro-ro, container e merci varie. Il terminal ha una capacità di 300 mila Teu all' anno. Valuteremo come aumentarla in base ai volumi raggiunti nel 2025. Quanto ha pesato nel vostro interesse l' ipotesi del porto franco? Un fattore non decisivo. Abbiamo sperimentato qualcosa di simile ad Amburgo, senza ricavare grandi vantaggi. Avete atteso l' accordo sulla Ferriera per chiudere? No, anche se è stato gradito.

Il Piccolo

Trieste

Che rapporti avrete col Molo VII? Veniamo qui per sviluppare il territorio e avere relazioni franche coi vicini. Lo sviluppo del porto è interesse di tutti e crediamo ci siano prospettive sufficienti per entrambi. **Quanta occupazione potrete creare?** Dipenderà dai traffici. Nei terminal all' estero ci focalizziamo sullo sviluppo della manodopera locale. Il management sarà locale, guidato dalla leadership di Philip Sweens, nostro responsabile per le attività internazionali. **Quale sarà il ruolo di Parisi e Petrucco?** La loro esperienza e il loro radicamento sono un grande valore. Icop sarà importante per la manutenzione del terminal e la sua espansione, Parisi ha esperienza nei traffici e Interporto Bologna è un link importante. Noi offriremo la nostra esperienza nella costruzione e gestione di terminal, secondo strategie efficienti e sostenibili. Plt sarà una società italiana, nomineremo presidente e ceo in accordo coi partner. **Cosa farete per diminuire l' impatto ambientale?** Il porto di Amburgo si trova in città. In dodici anni abbiamo ridotto il Co2 del 38%, che è un risultato enorme. **C' è chi teme che Amburgo voglia controllare un concorrente potenziale e non svilupparlo. Sciocchezze?** Decisamente. Funziona molto bene in Ucraina ed Estonia, funzionerà bene qui. **Cosa pensa della strategia cinese One belt one road? Ci sono accordi possibili con China Merchants?** Non parlerò di accordi ora, ma siamo in ottimi rapporti con loro, come con Cosco, nostro cliente da trent' anni. **Hhla ha possibili interessi nel Porto vecchio?** Abbiamo molta esperienza, essendo impegnati a sviluppare l' immobiliare all' interno del porto vecchio di Amburgo. Saremo contenti di offrire la nostra conoscenza. **Trieste sembrava destinata a capitali cinesi. Quanto ha pesato la geopolitica?** Siamo gente d' affari, non politici. Decidiamo in base alla convenienza economica. **Duisport comprerà quote dell' Interporto. Come sono i rapporti?** Ottimi e l' approccio è sempre stato collaborativo. **Hhla, Duisport e l' oleodotto a servizio della Germania. Trieste può tornare primo porto mediterraneo dell' Europa centrale?** L' ambizione è rafforzare i traffici intermodali verso l' hinterland e ci crediamo molto. --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Soddisfazione trasversale «Tappa storica per la città»

D.D.A.

PRIMO PIANO

«Il prossimo obiettivo? Avviare i traffici ro-ro, container e merci varie entro fine primavera»

Soddisfazione trasversale «Tappa storica per la città»

le vociL' alleanza Plt-Hhla incassa il favore trasversale della politica. Dal presidente della Regione Massimiliano Fedriga alla deputata Pd Debora Serracchiani, dal sindaco Roberto Dipiazza alla parlamentare Sandra Savino, non importa lo schieramento: tutti concordano sul potenziale di un' intesa che potrà dare la svolta al porto di Trieste. Ma il più raggiante è Dipiazza: «Questa è una delle giornate più importanti della mia vita da sindaco. Per vent' anni sono stato attaccato per la volontà di chiudere la Ferriera ma, appena è successo, sono accadute cose importanti». Poi Dipiazza si rivolge ai vertici di Hhla: «Sarà un piacere venirvi a trovare per vedere come avete sviluppato il vostro Porto vecchio». E c' è da giurare che il sindaco farà di tutto per coinvolgere nel rifacimento di quello triestino i terminalisti di Amburgo, forti di un' importante esperienza nel campo della gestione immobiliare. Fedriga valuta a sua volta «in modo molto positivo la nuova collaborazione economica e politica con la Germania, che rafforza i legami del Friuli Venezia Giulia con il Centro-Est Europa. Si tratta di un partner strategico che punta a sviluppare la crescita del porto di Trieste, che la Regione ha sempre sostenuto con convinzione. Sono fiducioso che questa alleanza possa rafforzarsi con nuove collaborazioni con importanti realtà industriali tedesche». Serracchiani guarda per prima cosa agli equilibri geopolitici: «La realizzazione della Piattaforma e l' alleanza tra i porti di Trieste e Amburgo sono eventi che superano le immediate implicazioni logistiche ed economiche, che sono grandissime: oggi si apre un rapporto strategico per l' Europa. La Germania è un partner commerciale e politico di primo livello». Poi arriva un nuovo endorsement al presidente Zeno D' Agostino, cui l' esponente dem riconosce «il merito di essere regista del rilancio del porto: siamo orgogliosi di aver creduto nelle sue qualità». La parlamentare forzista Sandra Savino ricorda però che «tutto iniziò dieci anni fa con Monassi e Matteoli. La presidente nel 2012 riuscì a far approvare il progetto della nuova banchina dal Cipe e nel 2014 a trovare i finanziamenti». Forza Italia si è mobilitata contro gli accordi con la Cina e Savino sottolinea che «è importante che si sia sottratto il porto di Trieste alle mire cinesi. Dobbiamo essere più forti come Unione europea: solo così avremo la forza di misurarci con le dinamiche dei mercati internazionali, senza essere fagocitati da mire straniere». Da Monfalcone, Cisint invita Hhla a guardare anche alla città dei cantieri: «L' arrivo di Amburgo è una notizia positiva per Monfalcone, che ha bisogno dell' escavo e del miglioramento delle infrastrutture. Ho visitato il porto tedesco e sono rimasta colpita da avanzamento tecnologico e impiego massiccio delle ferrovie». Un plauso arriva infine dal Patto per l' autonomia, secondo cui «Amburgo è stata "Capitale green" d' Europa: il suo porto è attivo nel contenimento delle emissioni e sarà un esempio per il nostro futuro da città autonoma e libera, in una moderna Europa». --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Messaggero Veneto

Trieste

infrastrutture e logistica

Il porto di Trieste si "salda" all' Europa

Ufficializzato l' accordo con il colosso tedesco Hhla. D' Agostino: non entriamo nella "Belt and road" che è un progetto cinese

REGIONE

Il porto di Trieste si "salda" all'Europa

Legge sul lavoro: da Pd e minoranze ok all'impianto

TRIESTE La piattaforma logistica del porto di Trieste, una delle più importanti opere marittime degli ultimi 10 anni, realizzata dall' impresa friulana di costruzioni Icop, è diventata realtà. Ieri il taglio del nastro e la contemporanea ufficializzazione dell' ingresso dei tedeschi della Hhla di Amburgo, come prossimi azionisti di maggioranza, nella Piattaforma logistica di Trieste (Plt) che «rappresenta un' opportunità storica». Così il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli, ha definito alla cerimonia per la fine lavori dell' infrastruttura, l' intesa siglata tra la società Plt e il colosso amburghese Hhla che rimette lo scalo giuliano al centro dell' Europa in linea diretta con lo scalo della Germania. «La grande società di gestione del porto di Amburgo è certamente uno dei più grandi porti europei e ha deciso di fare un investimento con un' azienda partecipata e controllata dalla municipalità amburghese a Trieste e sul porto di Trieste». Una intesa che per il ministro non riguarderà solo «il porto triestino e la logistica, ma anche la possibilità di incidere fortemente su un ritorno di sviluppo economico e industriale di questa città». L' accordo con i tedeschi, in un quadro tutto "europeo" per un' infrastruttura strategica come il porto di Trieste, allontana le possibili mire espansionistiche della Cina. Il presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino osserva che l' intesa con la tedesca Hhla di Amburgo, «forse primo porto ferroviario del mondo», è una «ottima soluzione per non rinunciare alla Via della Seta. Sottolineo Via della Seta e non Belt and Road: il secondo è un progetto cinese - ha precisato - il primo è un corridoio trasportistico, deciso dal mercato e non pianificato da nessuno, che propone una soluzione europea. In questa, Amburgo e Trieste non sono soggetti passivi come accade quando si entra nella Belt and Road, ma sono soggetti propositivi che accettano la sfida». Alla cerimonia è intervenuta, parlando in italiano, anche Angela Titzrath, ceo di Hhla, l' operatore colosso del Porto di Amburgo che ha sottoscritto l' accordo per divenire, entro fine anno, azionista appunto di maggioranza della Piattaforma logistica di Trieste, appena costruita e inaugurata. «Amburgo e Trieste sono porte di accesso al mondo, apriamole insieme», così Titzrath, sottolineando come l' iniziativa sia funzionale all' azienda tedesca che «intende collegare i suoi clienti con i flussi marittimi e continentali» di quest' area, con una ambizione: «Siamo il gruppo logistico leader europeo, vogliamo essere in primo piano nella rete logistica europea». Il presidente della Regione Fedriga dal canto suo ha detto che «Valutiamo in modo molto positivo questa nuova collaborazione con la Germania che rafforza i legami del Friuli Venezia Giulia con il Centro Est Europa. La Regione ha concesso 4 milioni e mezzo di euro per la parte infrastrutturale e 18 milioni dati in 3 anni per rendere maggiormente competitivo il traffico su ferro». --

Ansa

Trieste

Piattaforma: D' Agostino, non rinunciamo alla Via della Seta

(ANSA) - TRIESTE, 30 SET - L' intesa con la tedesca Hhla di Amburgo, "forse primo porto ferroviario del mondo", è una "ottima soluzione per non rinunciare alla Via della Seta. Sottolineo Via della Seta e non Belt and Road: il secondo è un progetto cinese, il primo è un corridoio trasportistico deciso dal mercato e non pianificato da nessuno che propone una soluzione europea. In questa, Amburgo e Trieste non sono soggetti passivi come accade quando si entra nella Belt and Road, ma sono soggetti propositivi che accettano la sfida". E' il commento del Presidente dell' Autorità portuale di Trieste, Zeno D' Agostino, all' ingresso dei tedeschi della Hhla di Amburgo, come prossimi azionisti di maggioranza, nella Piattaforma Logistica di Trieste. D' Agostino ha sottolineato che il Piano regolatore dell' area "lo abbiamo elaborato noi, poi i soggetti scelgono le infrastrutture utili al loro business, sapendo che c' è sempre una Autorità di Sistema che sovrintende all' interesse pubblico. I cinesi non sono lì perché forse nella trattativa i tedeschi sono stati più bravi", ha concluso. (ANSA).

Ansa

Trieste

Piattaforma: Patuanelli, un' opportunità storica

(ANSA) - TRIESTE, 30 SET - "Un' opportunità storica". Così il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, ha definito l' intesa siglata oggi con una cerimonia tra la società Piattaforma Logistica Trieste e il colosso amburghese Hhla. "La grande società di gestione del porto di Amburgo, che è certamente uno dei più grandi porti europei, decide di fare un investimento con un' azienda partecipata e controllata dalla municipalità amburghese a Trieste e sul porto di Trieste, credo che ciò porterà sviluppi che ci potranno consentire di intercettare traffici e soprattutto di 'mecciare' le expertise che ci sono tra chi gestisce il porto di Trieste e quello di Amburgo", ha proseguito Patuanelli. Una intesa che per il ministro non riguarderà solo "il porto di Trieste e la logistica ma anche la possibilità di incidere fortemente su un ritorno di sviluppo economico e industriale di questa città". Secondo Patuanelli, inoltre, "gli investimenti e le infrastrutture portuali fatte dalla Cina potevano portare alcune preoccupazioni e preoccupavano anche i nostri alleati americani", l' accordo di oggi, invece, "è sicuramente un segnale di vicinanza al Patto Atlantico, all' alleanza strategica con gli Stati Uniti". "Ciò non toglie - ha concluso - che per accordi commerciali, noi lo abbiamo sempre detto, guardiamo alla Cina non come a un alleato ma come a un partner. D' Altra parte, anche gli Stati Uniti hanno accordi commerciali con la Cina. Ciò non toglie che il nostro sguardo sia rivolto oltreoceano verso gli Stati Uniti, e questa è la dimostrazione". (ANSA).

Ansa

Trieste

Fine lavori per Piattaforma Logistica, Hhla primo azionista

(ANSA) - TRIESTE, 30 SET - La Hamburger Hafen und Logistik Ag (Hhla), importante operatore del terzo porto d' Europa, Amburgo, si è ritagliata uno spazio da protagonista nella appena costruita Piattaforma logistica di Trieste (investimento di 150 milioni euro). In base a un accordo con i soci della società PLT, che ha sviluppato l' infrastruttura, Icop e Francesco Parisi, diventerà primo azionista dopo un aumento di capitale che passerà da 12 a 24 milioni di euro, versati interamente dai tedeschi che dunque acquisiranno il 50,1%. Oggi a Trieste si è tenuta la cerimonia ufficiale per la conclusione dei lavori della Piattaforma logistica. Si tratta di "un' opportunità storica", ha osservato il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli, ed "è sicuramente un segnale di vicinanza al Patto Atlantico, all' alleanza strategica con gli Stati Uniti". L' inaugurazione della piattaforma logistica, ha affermato il presidente del Fvg, Massimiliano Fedriga, "sta a dimostrare che la Regione Fvg ha creduto sempre nel porto di Trieste tanto è vero che grazie alla Regione si è potuto registrare lo sviluppo del porto". "Amburgo e Trieste sono porte di accesso al mondo, apriamole insieme", ha auspicato Angela Titzrath, Ceo di Hhla. L' intesa, ha concluso il Presidente dell' Autorità portuale di Trieste, Zeno D' Agostino, è una "ottima soluzione per non rinunciare alla Via della Seta. Sottolineo Via della Seta e non Belt and Road: il secondo è un progetto cinese, il primo è un corridoio trasportistico deciso dal mercato e non pianificato da nessuno che propone una soluzione europea". (ANSA).

Corriere Quotidiano

Trieste

Piattaforma: D' Agostino, non rinunciamo alla Via della Seta

(ANSA) - TRIESTE, 30 SET - L' intesa con la tedesca Hhla di Amburgo, "forse primo porto ferroviario del mondo", è una "ottima soluzione per non rinunciare alla Via della Seta. Sottolineo Via della Seta e non Belt and Road: il secondo è un progetto cinese, il primo è un corridoio trasportistico deciso dal mercato e non pianificato da nessuno che propone una soluzione europea. In questa, Amburgo e Trieste non sono soggetti passivi come accade quando si entra nella Belt and Road, ma sono soggetti propositivi che accettano la sfida". E' il commento del Presidente dell' Autorità portuale di Trieste, Zeno D' Agostino, all' ingresso dei tedeschi della Hhla di Amburgo, come prossimi azionisti di maggioranza, nella Piattaforma Logistica di Trieste. D' Agostino ha sottolineato che il Piano regolatore dell' area "lo abbiamo elaborato noi, poi i soggetti scelgono le infrastrutture utili al loro business, sapendo che c' è sempre una Autorità di Sistema che sovrintende all' interesse pubblico. I cinesi non sono lì perché forse nella trattativa i tedeschi sono stati più bravi", ha concluso. (ANSA). Fonte Ansa.it Advertisements Condividi su: Tweet WhatsApp Telegram.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

FerPress

Trieste

FVG: Fedriga, Germania è un partner strategico per lo sviluppo del porto di Trieste

(FERPRESS) Trieste, 30 SET Valutiamo in modo molto positivo questa nuova collaborazione con la Germania che rafforza i legami del Friuli Venezia Giulia con il Centro Est Europa. Si tratta di un partner strategico che punta a sviluppare maggiormente la crescita del Porto di Trieste che è bene sottolinearlo in questa occasione la Regione ha sempre sostenuto con convinzione. Ricordiamo i 4 milioni e mezzo di euro concessi per la parte infrastrutturale e i 18 milioni dati in 3 anni per rendere maggiormente competitivo il traffico su ferro. Lo sviluppo della logistica, insieme alla ricerca e innovazione, è infatti uno degli asset strategici del Friuli Venezia Giulia.Lo ha affermato il governatore della Regione Massimiliano Fedriga nel corso della cerimonia ufficiale per la conclusione dei lavori della Piattaforma logistica, di Trieste che ha visto l'ingresso nella sua compagine sociale di Hhla (Hamburger Hafen und Logistik AG), società quotata in borsa ma controllata dalla municipalità di Amburgo, che gestisce tre terminal container su quattro del porto tedesco.Questo investimento rappresenta una grande opportunità anche per la Germania che grazie a questa partnership potrà potenziare i collegamenti con il Sud Europa ha aggiunto Fedriga -. Trieste è una porta verso la Mitteleuropa grazie ai suoi scambi commerciali e alle sue infrastrutture logistiche. Sono fiducioso pertanto che questa alleanza possa rafforzarsi con nuove collaborazioni con importanti realtà industriali tedesche.Il nostro plauso va ai soggetti privati che hanno creduto con forza nell'investimento sulla piattaforma logistica, superando le difficoltà che hanno dovuto affrontare in questi anni, e a tutte le istituzioni coinvolte che ha detto il governatore in conclusione hanno saputo fare sistema per la crescita del territorio.

FerPress

Trieste

"Giornata storica" per il porto: firmata l' alleanza con Amburgo per la piattaforma logistica

(FERPRESS) Trieste, 30 SET Non saranno solo i cinesi a sbarcare con le loro navi portacontainer ed i loro capitali a Trieste, ma saranno i tedeschi dell'operatore terminalistico amburghese Hhla (Hamburger Hafen und Logistik Ag, (controllata dalla municipalità di Amburgo) a rinvigorire il progetto di sviluppo dello scalo giuliano assieme a operatori italiani, con la benedizione del governo e la vigile concessione dell'autorità di sistema portuale guidata da Zeno D'Agostino.Oggi a Trieste la firma formale degli accordi Italo-tedeschi, alla presenza del ministro dello sviluppo economico Patuanelli, che riguarda una delle opere marittime più importanti dell'ultimo decennio in Italia: sette anni di fatiche di cui tre e mezzo di burocrazia) per un'imponente colata di cemento in grado di contenere 20 campi da calcio e sostenuta da mille piloni infilati nell'acqua lunghi 40 metri.A breve inizieranno i lavori per la riconversione dell'area a caldo della Ferriera di Servola ha detto presidente di Icop Vittorio Petrucco in un'area a fini logistici e portuali, la costruzione della stazione di Servola e un collegamento diretto tra l'area portuale e la grande viabilità. Si va inoltre verso la costruzione del Molo VIII, che garantirà continuità al trend di crescita che il porto ha avuto in questi anni.I cinesi fuori? Certamente no. Tutti gli attori della svolta hanno sottolineato nei loro interventi che questo é un passo importante perché l'Europa di presenti come unico soggetto par una buona partnership con la Cina, non lasciando i cinesi a giocare su più tavoli.La scelta dei privati col pieno supporto del Governo ha detto Patuanelli Kiu è caduta sul Porto di Amburgo e ora il ruolo della via della Seta negli investimenti in infrastrutture avrà un grosso freno, ciò non toglie che ci possano essere accordi commerciali con gli operatori cinesi che sono un partner commerciale su cui dobbiamo investire. Questo è comunque un accordo di portata storica perché la società tedesca decide di entrare a Trieste con la consapevolezza che il regime di extradoganalità del porto dovrà essere confermato e sostenuto dal Governo. Tutto ciò porterà allo sviluppo industriale della città.La CEO di HHLA Angela Titzrath (nella fotografia) , non nasconde la soddisfazione e della concordanza di interessi economici tra le due realtà: con questi investimenti la nostra rete si amplia a un punto nodale di rilevanza strategica perché negli ultimi anni l'importanza dei porti dell'Adriatico settentrionale è aumentata sensibilmente. Grazie all'ottimo collegamento con la rete ferroviaria europea è possibile trasportare rapidamente merci e beni nell'entroterra verso l'Austria, Ungheria e Germania. I nostri clienti apprezzano molto questo vantaggio, e dopo l'apertura del tunnel di base del Brennero avremo ancora più opportunitá.Uno sviluppo sostenibile, ha detto Zeno d'Agostino, ma anche integrato con il contesto urbano in cui è inserito. L'Authority che non è parte attiva nell'accordo, ma avrà il compito di verificare i vari step autorizzativi, e a tal proposito D'Agostino, rivolgendosi al ministro Patuanelli, ha ricordato che all'interno delle nostre richieste per il Recovery Fund siamo in linea con le richieste di Bruxelles che parlano di transizione digital e green. Da oggi si aprono prospettive e ambizioni di respiro globale. Ci piacerebbe che tutto questo venisse riconosciuto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Huffington Post

Trieste

I tedeschi entrano nel porto di Trieste (prima dei cinesi)

BY CLAUDIO PAUDICE

HP trieste Tutti guardano con preoccupazione ai cinesi, come se fossero gli unici stranieri ad aver messo gli occhi e le mani sui porti italiani: non è così. Nell' arco di poche settimane investitori tedeschi e ungheresi hanno siglato accordi che garantiranno loro uno sbocco sicuro nel porto più strategico della penisola: Trieste. La questione, particolarmente sensibile per gli interessi geopolitici in gioco, non è tuttavia etnica o ideologica, come spesso viene raccontata, ma è pura politica economica. Il colosso tedesco di Amburgo Hamburger Hafen und Logistik Ag (Hhla) ha concluso l' intesa per entrare nella Piattaforma Logistica del porto giuliano, una infrastruttura nata sulla carta nei primi anni 2000 e appena conclusa, considerata tra le più grandi opere marittime del Paese negli ultimi dieci anni. Hhla non ci entrerà in punta di piedi: d' accordo con i soci Icop, l' interporto di Bologna e Francesco Parisi Spa, a fine anno sottoscriverà un aumento di capitale esclusivo diventando primo azionista della Piattaforma, con il 50,01% del terminal multifunzionale. L' evento è di quelli che conta, tant' è che oggi alla cerimonia per la firma e le foto di rito accanto al ceo di Hhla Angela Tizrath c' è il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli. L' obiettivo è fare del porto giuliano lo snodo per l' integrazione delle reti logistiche e portuali tra porti del Nord e Sud Europa. "Questa partecipazione costituisce un significativo ampliamento della nostra attuale rete portuale e intermodale", ha detto l' ad Tizrath. Senza, però, mettere in secondo piano lo sviluppo nazionale: "Intendiamo al tempo stesso rafforzare ulteriormente i nostri terminal di Amburgo attraverso investimenti in impianti e tecnologie. Siamo un' azienda tedesca ma ci sentiamo a casa in Europa". La società è attiva in quattro terminal del porto di Amburgo, terzo scalo marittimo in Europa per traffici dopo Rotterdam e Anversa, quotata in borsa ma sotto controllo pubblico, con il 68,4% nelle mani della municipalità e il resto flottante. Con 6300 dipendenti e movimentazioni per 7,5 milioni di Teu (unità di misura dei container), genera un fatturato annuo per 1,3 miliardi di euro. Numeri che fanno arrossire le imprese della logistica italiana mettendole di fronte al peccato originale perpetrato negli ultimi tre decenni: l' Italia è l' unico Paese europeo a non avere un campione nazionale che, sostenuto direttamente o indirettamente dallo Stato, si faccia promotore degli interessi nazionali. Su 90mila imprese totali, l85% ha meno di cinque milioni di fatturato e meno di 10 addetti. I tedeschi invece il loro champion ce l' hanno, e ha subito fiutato l' affare della piattaforma nuova di zecca: sorge tra l' ex Sidemar e l' ex Italsider e si sviluppa su 12 ettari ma, recuperando varie aree anche marine e con l' acquisto successivo dell' adiacente Scalo Legnami ha raddoppiato la superficie arrivando a un terminal di complessivi 24 ettari, con doppio attracco e raccordo ferroviario per una concessione di durata trentennale. L' investimento da 150 milioni di euro si sposa con la riconversione dell' ex area della Ferriera di Servola: dove c' era l' altoforno, spento nei mesi scorsi dopo 123 anni di attività, dovrà sorgere un polo logistico integrato, grazie anche allo sviluppo di un raccordo ferroviario che permetterà di accogliere treni da 750 metri. Â© Schirra/Giraldi Plt - Piattaforma Logistica Trieste. Â© Schirra/Giraldi Quella di Amburgo è una presenza ingombrante in un porto come Trieste, e il fatto che dietro ci sia una società pubblica promette di alimentare polemiche. "Ogni volta dobbiamo difenderci dalle presunte incursioni straniere, ieri erano i cinesi oggi a quanto pare sono i tedeschi. La verità è che non regaliamo niente a nessuno, ma c' è una gran confusione e poca conoscenza di

come funzionano i porti italiani", ci dice Zeno D' Agostino, presidente dell' autorità portuale. "Trieste è uno dei pochi porti ad attrarre investimenti stranieri perché negli ultimi anni l' abbiamo reso efficiente, sul modello del Nord Europa. Come Autorità di Sistema portuale

Huffington Post

Trieste

rappresentiamo lo Stato italiano, per cui possono venire i tedeschi o i cinesi, gli ungheresi o i turchi, noi siamo qui a fare tutte le verifiche sui piani industriali e i controlli sulle garanzie previste dalla legge. E se qualcosa non va, siamo sempre pronti a revocare la concessione". Oggi "il grande tema non è tanto chi gestisce le infrastrutture, ma le regole con cui vengono gestite", dice Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione delle imprese della logistica italiana. Anche perché nel mondo sono solo una trentina i big player in grado di avvicinarsi, per mezzi, know-how e potenza economica, a infrastrutture di queste dimensioni. Molti di essi, tuttavia, hanno alle spalle i rispettivi Stati di provenienza. Per dire: DHL nasce 25 anni fa dalle Poste tedesche, DB dalle Ferrovie tedesche; e poi Hapag Lloyd, Eurokai Contship, Lufthansa Cargo. Gli altri Paesi non sono da meno: la Francia ha CMA CGM, uno dei quattro colossi del mare, dopo Maersk che fa il 50% del Pil danese, mentre la svizzera Hupac è accompagnata passo passo dal governo federale. Per non parlare delle grandi imprese di Stato cinesi come Cosco, CCCC, Huawei per il 5G. O delle big tech americane, che la Casa Bianca non esita a difendere sventolando la minaccia dei dazi ogniqualvolta si parla di tasse europee. "Tutto il mondo ha capito che il potere economico in un mondo globale è direttamente proporzionale alla politica logistica che vuoi perseguire". A Trieste sono già presenti turchi, svizzeri e danesi, e l' attenzione tedesca quindi non sorprende . D' altronde dal porto passa l' oleodotto che rifornisce di petrolio Austria e Repubblica Ceca ma soprattutto la ricca Baviera e il Baden-Wuerttemberg. A breve poi, dopo due anni di colloqui, l' autorità portuale siglerà un accordo con Duisburg, il principale crocevia per i traffici su ferro da e per la Cina, e sede del più grande porto fluviale d' Europa, per l' ingresso nel capitale dell' interporto giuliano. Anche qui, c' è lo Stato a garantire gli interessi italiani, come AdSp e la Regione. Â© Schirra/Giraldi â?" courtesy APT Â© Schirra/Giraldi L' ingresso di Hhla a Trieste segue gli investimenti già consolidati a Odessa, in Ucraina, e a Tallin, in Estonia. Fa parte di una strategia precisa dei grandi player del Northern Range che mirano al mercato asiatico e al traffico via canale di Suez: un tempo preferivano Capodistria, oggi guardano al porto italiano con rinnovato interesse, anche per le potenzialità connesse alla rete ferroviaria interna di 70 km - eredità asburgica - ben integrata nella rete nazionale ed europea. "Il terminal giuliano ci offre la possibilità di intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e di partecipare attivamente alla loro evoluzione", ha spiegato l' ad di Hhla Tizrath. Prima di Amburgo si era però mossa Budapest: a giugno è stato siglato l' accordo per un investimento da 100 milioni di euro da parte della società ungherese Adria Port - anch' essa pubblica, guarda caso - per lo sviluppo di un nuovo terminal multifunzionale che sorgerà sui 320mila metri quadrati dell' ex impianto petrolifero dell' Aquila. L' accordo mira a rafforzare la presenza dello scalo giuliano nei traffici con l' Europa orientale, dando al contempo a Budapest uno sbocco diretto sul mare. "La presenza straniera nei nostri porti non per forza un campanello d' allarme", spiega il dg di Confetra. Di per sé, il puro transito di merci produce valore relativo, per questo "va accompagnato da partnership commerciali e industriali come sta facendo negli ultimi anni Trieste", continua Russo. "Altrimenti diventiamo una infrastruttura-commodity al servizio degli utili altrui". Si rischia cioè una sorta di trickle-down effect, l' effetto sgocciolamento generalmente associato alle politiche di Ronald Reagan, per cui ingenti traffici globali lasciano benefici limitati nell' economia locale. Un esempio arriva proprio dall' Oleodotto transalpino che ogni anno, partendo dal porto di Trieste, fornisce 41 milioni di tonnellate di petrolio a otto raffinerie di tre Stati (Austria, Repubblica Ceca e Germania) lungo un tracciato di 750 chilometri. Secondo il terminalista petrolifero TAL-SIOT, l' oleodotto genera un fatturato di 85 milioni per un impatto economico complessivo di 280 milioni di euro, indotto incluso, sul territorio regionale. E' azzardato sostenere che sia abbastanza, a fronte di un valore tra i 12 e i 20 miliardi di euro generato dal greggio in transito sotto al naso italiano, senza che nemmeno un euro di Iva venga versato nelle casse statali, e a totale giovamento di quelle dei paesi di raffinazione. L' Italia sta perciò pagando anni di negligenza verso il comparto logistico che ne hanno fatto l' unico Paese del G7 senza attori in grado di presidiare gli interessi nazionali sui mercati globali: "Oggi - aggiunge D' Agostino - tutti Paesi intelligenti

hanno capito l' equazione 'reti e trasporti=interessi geopolitici e geoeconomici'. Per questo sostengono le loro imprese, direttamente con la partecipazione pubblica o indirettamente supportando il mondo bancario che a sua volta le supporta". Tradotto: la politica

estera di un Paese oggi si fa anche attraverso l' influenza che queste multinazionali sono capaci di esercitare. Lo Stato tedesco opera sui mercati tutelando i suoi interessi senza esitazione. E l' Italia? "Qui siamo rimasti indietro di decenni - conclude il presidente del porto di Trieste -grazie a una mentalità dominante secondo la quale lo Stato deve restare il più lontano possibile dal mercato". Quella stessa mentalità che per assurdo innesca nella classe dirigente italiana sempre la solita reazione scomposta al primo investitore che si affaccia dall' oriente: "Mamma... li cinesi!". O li tedeschi, tanto fa lo stesso.

Il Nautilus

Trieste

Piattaforma Trieste: Serracchiani, con Germania è alleanza strategica. "Orgogliosi di aver creduto in 'regista' D' Agostino"

"La realizzazione della piattaforma e l' alleanza tra i porti di Trieste e Amburgo sono eventi che superano le immediata implicazioni logistiche ed economiche, che sono già grandissime: oggi si apre un rapporto strategico per l' Europa. Qui dimostriamo di avere l' intelligenza e la volontà per fare sistema e competere con le nostre infrastrutture e professionalità migliori, a nord e a sud del continente. La Germania è storicamente un partner commerciale e politico di primo livello soprattutto per quest' area del Paese, che conferma di avere potenzialità attrattive su cui si deve continuare a puntare, proseguendo ad esempio sulla strada tracciata con la partecipazione della Regione alla Fiera Transport Logistic. A Zeno D' Agostino va riconosciuto il merito di essere regista del rilancio e del consolidamento del porto di Trieste sulla scena globale: siamo orgogliosi di aver creduto nelle sue qualità e abbiamo fiducia che continuerà bene anche in questo periodo difficile". Lo ha affermato oggi a Trieste la presidente della commissione Lavoro della Camera, Debora Serracchiani, partecipando alla cerimonia della firma dell' accordo che segna l' ingresso dei tedeschi della Hhla di Amburgo nella gestione della Piattaforma logistica.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Informazioni Marittime

Trieste

Serracchiani: accordo Trieste-Amburgo di interesse europeo

Oggi la firma ufficiale dell' accordo, che segna l' ingresso di Hamburger Hafen und Logistik nella quota di maggioranza di Piattaforma Logistica Trieste

«La realizzazione della piattaforma e l' alleanza tra i porti di Trieste e Amburgo sono eventi che superano le immediata implicazioni logistiche ed economiche, che sono già grandissime: oggi si apre un rapporto strategico per l' Europa. Qui dimostriamo di avere l' intelligenza e la volontà per fare sistema e competere con le nostre infrastrutture e professionalità migliori, a nord e a sud del continente». Così la presidente della commissione Lavoro della Camera, Debora Serracchiani , ha commentato l' ingresso con la quota di maggioranza del terminalista tedesco Hamburger Hafen und Logistik-HHLA in Piattaforma Logistica Trieste, partecipando alla cerimonia di oggi della firma dell' accordo. «La Germania - continua Serracchiani - è storicamente un partner commerciale e politico di primo livello soprattutto per quest' area del Paese, che conferma di avere potenzialità attrattive su cui si deve continuare a puntare, proseguendo ad esempio sulla strada tracciata con la partecipazione della Regione alla Fiera Transport Logistic. A Zeno D' Agostino va riconosciuto il merito di essere regista del rilancio e del consolidamento del porto di Trieste sulla scena globale: siamo orgogliosi di aver creduto nelle sue qualità e abbiamo fiducia che continuerà bene anche in questo periodo difficile».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Messaggero Marittimo

Trieste

Piattaforma Trieste: con Germania alleanza strategica

Vezio Benetti

TRIESTE La realizzazione della piattaforma e l'alleanza tra i porti di Trieste e Amburgo sono eventi che superano le immediata implicazioni logistiche ed economiche, che sono già grandissime: oggi si apre un rapporto strategico per l'Europa. Qui dimostriamo di avere l'intelligenza e la volontà per fare sistema e competere con le nostre infrastrutture e professionalità migliori, a nord e a sud del continente. La Germania è storicamente un partner commerciale e politico di primo livello soprattutto per quest'area del Paese, che conferma di avere potenzialità attrattive su cui si deve continuare a puntare, proseguendo ad esempio sulla strada tracciata con la partecipazione della Regione alla Fiera Transport Logistic. A Zeno D'Agostino va riconosciuto il merito di essere regista del rilancio e del consolidamento del porto di Trieste sulla scena globale: siamo orgogliosi di aver creduto nelle sue qualità e abbiamo fiducia che continuerà bene anche in questo periodo difficile. Lo ha affermato oggi a Trieste la presidente della commissione Lavoro della Camera, Debora Serracchiani, partecipando alla cerimonia della firma dell'accordo che segna l'ingresso dei tedeschi della Hhla di Amburgo nella gestione della Piattaforma logistica.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Messaggero Marittimo

Trieste

La società ICOP ha progettato e costruito la PLT

La soddisfazione dell'amministratore delegato Piero Petrucco

Redazione

TRIESTE Piero Petrucco amministratore delegato della società ICOP , l'impresa si è occupata della progettazione e della costruzione della Piattaforma Logistica di Trieste, non nasconde la sua soddisfazione per l'inaugurazione di questa che è la più grande opera mai realizzata dalla sua azienda. ICOP insieme alla Francesco Parisi ed all'Interporto Bologna è azionista della PLT, cui si è aggiunta ora HHLA. Come ha rivelato in questa intervista, la costruzione della Piattaforma è stata anche l'occasione di conoscere il mondo della logistica che era completamente sconosciuto e che è stato apprezzato, senza dimenticare la collaborazione molto piacevole con la Parisi, sia dal punto di vista umano che professionale. La realizzazione di quest'opera è molto importante per tutto il Friuli Venezia Giulia che dovrà coglierne le opportunità, non solo per Trieste che comunque sta vivendo una stagione di rinascita negli ultimi cinque anni, come testimonia anche questo che è l'investimento più importante fatto in Italia in ambito portuale negli ultimi dieci anni. Complessivamente quest'opera è stata realizzata in cinque anni e mezzo. Due anni per avere i permessi per iniziare, un'altra pausa di sette otto mesi per un problema autorizzativo, per procedere poi in maniera molto regolare. La Piattaforma si estende su una superficie di oltre 12 ettari più la banchina legata allo scalo legnami per oltre 26 ettari.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Messaggero Marittimo

Trieste

Francesco Parisi socio della public private partnership

L'imprenditore triestino all'inaugurazione della Piattaforma Logistica

Redazione

TRIESTE Questa mattina all'inaugurazione ufficiale della Piattaforma Logistica di Trieste, non poteva certo mancare Francesco Parisi, titolare dell'omonima società e da oggi anche socio di questa public private partnership. Come ha detto in questa nostra intervista, gli investimenti pubblici sono stati necessari per la realizzazione della vasca di colmata che privatamente non si sarebbe potuta realizzare. Poi c'è stata una collaborazione molto stretta con l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, ma la cosa interessante è che a parte l'Interporto di Bologna, legato al Comune bolognese, la compagine societaria della Piattaforma è composta da Petrucco e Parisi, due aziende friulane a conduzione familiare, impegnate in un business internazionale. Ora lo sviluppo non solo della piattaforma logistica, ma di tutto il porto di Trieste si potrà realizzare grazie all'ingresso di HHLA. Abbiamo avuto molte manifestazioni d'interesse -spiega Parisi- ed alla fine siamo contenti di aver concluso con l'operatore tedesco, costituendo una partnership infra-europea, con Trieste che vive di questa integrazione, dato che come noto i mercati storici del porto sono i Paesi del Centro Europa, componenti dell'Ue. In questo terminal multipurpose verranno movimentate qualsiasi tipologia di merce, prevalentemente ro-ro e piccole navi porta contenitori, ma il progetto prevede una ulteriore espansione che seguirà la domanda del mercato ed a questo proposito l'ingresso di un socio come HHLA è fondamentale.

Messaggero Marittimo

Trieste

Fedriga: Germania partner strategico

Redazione

TRIESTE La Germania è un partner strategico per lo sviluppo del porto di Trieste. Lo ha dichiarato il governatore della Regione, Massimiliano Fedriga, questa mattina in occasione della cerimonia ufficiale per la conclusione dei lavori della Piattaforma Logistica. Valutiamo in modo molto positivo questa nuova collaborazione con la Germania che rafforza i legami del Friuli Venezia Giulia con il Centro Est Europa. Si tratta di un partner strategico che punta a sviluppare maggiormente la crescita del porto di Trieste che è bene sottolinearlo in questa occasione la Regione ha sempre sostenuto con convinzione. Ricordiamo i 4 milioni e mezzo di euro concessi per la parte infrastrutturale e i 18 milioni dati in tre anni per rendere maggiormente competitivo il traffico su ferro. Lo sviluppo della logistica, insieme alla ricerca e innovazione, è infatti uno degli asset strategici del Friuli Venezia Giulia, ha voluto sottolineare Fedriga. Come noto, oggi si è celebrato anche l'ingresso nella compagine sociale di HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG), società quotata in borsa ma controllata dalla municipalità di Amburgo, tra i principali terminali operator a livello mondiale che gestisce tre terminal container su quattro del porto tedesco. Questo investimento rappresenta una grande opportunità anche per la Germania che grazie a questa partnership potrà potenziare i collegamenti con il Sud Europa ha aggiunto Fedriga -. Trieste è una porta verso la Mitteleuropa grazie ai suoi scambi commerciali e alle sue infrastrutture logistiche. Sono fiducioso pertanto che questa alleanza possa rafforzarsi con nuove collaborazioni con importanti realtà industriali tedesche. Il nostro plauso va ai soggetti privati che hanno creduto con forza nell'investimento sulla piattaforma logistica, superando le difficoltà che hanno dovuto affrontare in questi anni, e a tutte le istituzioni coinvolte che ha detto il governatore in conclusione del suo intervento hanno saputo fare sistema per la crescita del territorio.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Messaggero Marittimo

Trieste

Patuanelli: Piattaforma Logistica Trieste, scelta di qualità

Redazione

TRIESTE Inaugurata ufficialmente questa mattina la Piattaforma Logistica di Trieste, con la cerimonia alla quale ha preso parte anche il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli che ai nostri microfoni indica in questa nuova opera un esempio di sinergia pubblico e privato che funziona, una scelta di qualità. Il progetto della Piattaforma Logistica, per il quale sono stati investiti oltre 150 milioni di euro, 99 dei quali dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, servirà a rispondere alla crescita del traffico merci dello scalo.

Sea Reporter

Trieste

Piattaforma Trieste: Serracchiani, con Germania è alleanza strategica

Debora Serracchiani, "Orgogliosi di aver creduto in 'regista' D' Agostino" Trieste, 30 settembre 2020 - "La realizzazione della piattaforma e l' alleanza tra i porti di Trieste e Amburgo sono eventi che superano le immediata implicazioni logistiche ed economiche, che sono già grandissime: oggi si apre un rapporto strategico per l' Europa. Qui dimostriamo di avere l' intelligenza e la volontà per fare sistema e competere con le nostre infrastrutture e professionalità migliori, a nord e a sud del continente. La Germania è storicamente un partner commerciale e politico di primo livello soprattutto per quest' area del Paese, che conferma di avere potenzialità attrattive su cui si deve continuare a puntare, proseguendo ad esempio sulla strada tracciata con la partecipazione della Regione alla Fiera Transport Logistic. A Zeno D' Agostino va riconosciuto il merito di essere regista del rilancio e del consolidamento del porto di Trieste sulla scena globale: siamo orgogliosi di aver creduto nelle sue qualità e abbiamo fiducia che continuerà bene anche in questo periodo difficile". Lo ha affermato oggi a Trieste la presidente della commissione Lavoro della Camera, Debora Serracchiani, partecipando alla cerimonia della firma dell' accordo che segna l' ingresso dei tedeschi della Hhla di Amburgo nella gestione della Piattaforma logistica. Nelle foto, da sinistra Vittorio e Piero Petrucco, rispettivamente presidente e vicepresidente Icop e Debora Serracchiani.

Ship Mag

Trieste

Trieste, la presenza di HHLA in porto opportunità per l' intero Friuli Venezia Giulia / L' intervento

Trieste, la presenza di HHLA in porto opportunità per l'intero Friuli Venezia Giulia / L'intervento

Ospitiamo l' intervento di Maurizio Ionico, urbanista, esperto di pianificazione dei sistemi urbani e territoriali, della tutela e valorizzazione del paesaggio e dei patrimoni storici, di infrastrutture di trasporto e mobilità / L' entrata in porto a Trieste nella gestione della costruenda Piattaforma logistica della società Hamburger Hafen- und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA), controllata dalla municipalità di Amburgo, rappresenta un' opportunità per l' intero Friuli Venezia Giulia e rafforza alcune direttrici di sviluppo dell' ecosistema regionale. Per prima cosa, la decisione di Amburgo di insediarsi qui, al pari di scelte similari che altri player globali potrebbero compiere come Duisport logistic e China Communications Construction Company , chiarisce ancora una volta che l' ecosistema non evolve facendo leva sulla mera 'centralità geografica' del Friuli Venezia Giulia . Serve, invece, costruire una 'centralità strategica' del territorio regionale. È proprio questa l' operazione che ha intrapreso l' Autorità di Sistema Portuale dell' Alto Adriatico Orientale nella ricerca, verso l' alto, di alleanze internazionali di traffico marittimo e ferroviario, e verso il basso, condensando le funzioni disgregate dei vari interporti localizzati in Regione e del porto di Monfalcone. Maurizio Ionico Del resto, quando si è detto che il porto di Trieste è a tutti gli effetti il ' porto-Regione ' si intendeva proprio questo: consolidare gli asset disponibili e capitalizzare le risorse al fine di svolgere una funzione strategica lungo le relazioni tra il Nord, il Mediterraneo e l' Europa centrale e orientale. Affermare simile funzione è essenziale se si vuole concentrare in quest' area l' interesse degli operatori, imprese e manifattura: e ciò avviene solo se esistono capacità e competenze, infrastrutture di trasporto e servizi di logistica efficienti e in grado di generare valore. In secondo luogo, la decisione di Amburgo porta a riconoscere che le possibilità di successo di una comunità, dal punto di vista sociale ed economico, è data dalla propensione all' apertura al mondo e alla ricerca della cooperazione. Avere paura delle Via della Seta , avere timori di perdere quote di mercato a fronte del rafforzamento degli scali sloveni e croati, spingere l' Unione Europa a limitare la presenza della Cina in Grecia e nei Balcani non porta lontano. La globalizzazione è un processo che ha accompagnato da sempre l' evoluzione del genere umano e non sarà destinato ad interrompersi; come non si porranno limiti i singoli (siano Paesi, territori o imprese) nell' accrescere le capacità competitive in termini di adeguamento di strutture, processi e risorse umane. L' apertura comporta coscienza di sé, avere una visione del proprio ruolo, sicurezza nelle proprie produzioni e saperi. Dunque, per l' Italia e il Friuli Venezia Giulia non vi sono molti margini di manovra se non quelli di produrre e valorizzare competenze scientifiche e tecniche, ad attrezzare la struttura logistica e dei trasporti, a cooperare e stipulare alleanze in Europa e nel contesto globale. In sostanza, lo structural coupling tra qui e il mondo, tra noi e gli altri, come un tratto della contemporaneità che ci deve in ogni caso contraddistinguere. La presenza di HHLA sul nostro territorio, come del resto di altre grandi imprese e operatori, sollecita l' accelerazione di alcuni processi di adeguamento del sistema territoriale. È quello che sta avvenendo con la riconversione della Ferriera, la costruzione del terminal di Servola e la realizzazione di infrastrutture. Da un lato, va ripensato il ruolo dei Consorzi di sviluppo economico locale che devono ulteriormente aggregarsi ed inglobare altre strutture locali per migliorare le capacità di fornire servizi ad alto valore e concorrere nell' attrattività di capitali e imprese. Devono evolvere in vere e proprie 'piattaforme logistico-industriali' e 'laboratori di politiche urbane, industriali

e dei trasporti': si tratta di un profilo che permette di instaurare una maggiore relazione tra città e imprese tale da favorire l' adeguamento del sistema

e il supporto alle imprese, di migliorare l' accessibilità e la logistica territoriale in cooperazione con gestori dei servizi distribuiti sul territorio. Dall' altra parte, se al pari di Trieste , il porto di Amburg o ha una robusta matrice ferroviaria (e dispone di Metrans che è la propria società), e se le connessioni tra il Mediterraneo e la piattaforma industriale europea è opportuno si realizzino in modo sostenibile, si pone l' esigenza di adeguare le nostre infrastrutture di trasporto. Un passo è il raddoppio della rete ferroviaria lungo la direttrice nord - sud (Corridoio 1/Baltico Adriatico) per dotarla di capacità e permettere il transito di treni da 750 metri e 2.200 tonnellate.

Shipping Italy

Trieste

D' Agostino non rinuncia alla Via della seta: "Tedeschi più bravi dei cinesi nella trattativa per Piattaforma Logistica di Trieste"

L' intesa con la tedesca Hhla di Amburgo, "forse primo porto ferroviario del mondo", è una "ottima soluzione per non rinunciare alla Via della Seta. Sottolineo Via della Seta e non Belt and Road: il secondo è un progetto cinese, il primo è un corridoio trasportistico deciso dal mercato e non pianificato da nessuno che propone una soluzione europea. In questa, Amburgo e Trieste non sono soggetti passivi come accade quando si entra nella Belt and Road, ma sono soggetti propositivi che accettano la sfida". Con queste parole il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Trieste ha commentato l' ingresso della tedesca Hhla di Amburgo, come prossimi azionisti di maggioranza, nella Piattaforma Logistica di Trieste . D' Agostino ha sottolineato che il Piano regolatore dell' area "lo abbiamo elaborato noi, poi i soggetti scelgono le infrastrutture utili al loro business, sapendo che c' è sempre una Autorità di Sistema che sovrintende all' interesse pubblico. I cinesi non sono lì perché forse nella trattativa i tedeschi sono stati più bravi" ha concluso.

trasporti-italia.com

Trieste

Inaugurata la Piattaforma logistica di Trieste

mercoledì 30 settembre 2020 16:37:08 "Valutiamo in modo molto positivo questa nuova collaborazione con la Germania che rafforza i legami del Friuli Venezia Giulia con il Centro Est Europa. Si tratta di un partner strategico che punta a sviluppare maggiormente la crescita del Porto di Trieste che è bene sottolinearlo in questa occasione la Regione ha sempre sostenuto con convinzione. Ricordiamo i 4 milioni e mezzo di euro concessi per la parte infrastrutturale e i 18 milioni dati in 3 anni per rendere maggiormente competitivo il traffico su ferro. Lo sviluppo della logistica, insieme alla ricerca e innovazione, è infatti uno degli asset strategici del Friuli Venezia Giulia". Così il governatore della Regione Massimiliano Fedriga nel corso della cerimonia ufficiale per la conclusione dei lavori della Piattaforma logistica di Trieste , che ha visto l'ingresso nella sua compagine sociale di Hhla (Hamburger Hafen und Logistik AG) , società quotata in borsa ma controllata dalla municipalità di Amburgo, che gestisce tre terminal container su quattro del porto tedesco. "Questo investimento rappresenta una grande opportunità anche per la Germania che grazie a questa partnership potrà potenziare i collegamenti con il Sud Europa ha aggiunto Fedriga . Trieste è una porta verso la Mitteleuropa grazie ai suoi scambi commerciali e alle sue infrastrutture logistiche. Sono fiducioso pertanto che questa alleanza possa rafforzarsi con nuove collaborazioni con importanti realtà industriali tedesche". "La realizzazione della piattaforma e l'alleanza tra i porti di Trieste e Amburgo sono eventi che superano le immediate implicazioni logistiche ed economiche, che sono già grandissime: oggi si apre un rapporto strategico per l'Europa ha aggiunto la presidente della commissione Lavoro della Camera, Debora Serracchiani , partecipando alla cerimonia . Qui dimostriamo di avere l'intelligenza e la volontà per fare sistema e competere con le nostre infrastrutture e professionalità migliori, a nord e a sud del continente. La Germania è storicamente un partner commerciale e politico di primo livello soprattutto per quest'area del Paese, che conferma di avere potenzialità attrattive su cui si deve continuare a puntare, proseguendo ad esempio sulla strada tracciata con la partecipazione della Regione alla Fiera Transport Logistic. A Zeno D'Agostino va riconosciuto il merito di essere regista del rilancio e del consolidamento del porto di Trieste sulla scena globale: siamo orgogliosi di aver creduto nelle sue qualità e abbiamo fiducia che continuerà bene anche in questo periodo difficile".

Il Piccolo

Trieste

L'economia della ripartenza: inedito dialogo Bono-Sapelli

PIERCARLO FIUMANÒ

IL FESTIVAL

L'EVENTO

Dalle elezioni Usa all'emergenza clima: a Link uno sguardo sul nostro futuro

L'economia della ripartenza: inedito dialogo Bono-Sapelli

Dal porto alla scienza allo sviluppo sostenibile alle ombre lunghe della pandemia sull' economia a Nordest. Link dedica attenzione anche ai temi economici sui quali concentra una serie di appuntamenti. A partire da quello in programma sabato 3 ottobre alle 12 dove l' amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono e l' economista Giulio Sapelli insieme a Celestina Dominelli del Sole 24 Ore e a Andrea Montanari, direttore ufficio studi Rai e già direttore del Tg1, ragioneranno sull' Italia stretta fra la necessità della ripartenza produttiva e l' emergenza Covid. C' è attesa per l' inedito confronto fra Bono e Sapelli, autore di molti saggi e di accurate ricostruzioni del sistema economico e industriale italiano. Professore di Storia economica, Sapelli ha scritto anche saggi importanti su Trieste e sulle sue origini economiche all' interno del sistema dell' impresa pubblica che affonda le radici nell' Iri e da cui discende anche Fincantieri. Le attività economiche stanno cercando un faticoso ritorno alla normalità, che in ogni caso non è dietro l' angolo. Tutto fermo, dagli aerei alle auto, in una stagnazione forzata che ha causato una decisa contrazione della domanda nel mondo. Ma gli imprenditori nella maggior parte dei casi conservano una fiducia di fondo nella possibilità di farcela a risalire la china. È questo il filo conduttore in tutti gli appuntamenti di Link. Come quello in programma venerdì 2 ottobre alle 17 dove sarà di scena il porto con protagonista il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D' Agostino con il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza e l' assessore regionale al Lavoro, Alessia Rosolen. I lavori saranno coordinati da Roberto Morelli. Il porto di Trieste ha retto bene all' impatto della pandemia con il lockdown che ha paralizzato i traffici commerciali, le attività portuali. Da Patuanelli ci si aspetta un contributo decisivo per capire l' orientamento del governo sul tema sensibile delle infrastrutture a Trieste anche in relazione alla valorizzazione del porto Vecchio). Su questo sarà decisiva la capacità della città di avere accesso ai fondi europei del Recovery Plan. Sul piano non solo economico, ma anche degli scenari futuri del Nordest nel contesto di una difficile ripresa, spicca poi la tavola rotonda clou che vedrà domenica 4 ottobre alle 18 protagonista il ministro per lo Sviluppo Economico Stefano Patuanelli, insieme a Giuseppe Bono, alla presidente di FriulAdria Crédit Agricole Chiara Mio, al direttore de Il Piccolo Enrico Grazioli e al responsabile della sede Fvg dell' Agenzia Ansa, Francesco De Filippo. Da Patuanelli ci si aspetta un contributo decisivo per capire una fase in cui il soggetto pubblico (leggi Cdp) sta assumendo un peso crescente nela gestione di industria, infrastrutture e servizi. Domenica alle 17 sarà di scena poi la Trieste Valley fra scienza e sostenibilità. Stefano Fantoni, Champion Esof 2020, farà un bilancio del grande appuntamento che ha visto qualche tempo fa protagonista il sistema della scienza triestino con appuntamenti di livello internazionale. Con lui il presidente di illycaffè, Andrea Illy assieme al portavoce dell' Alleanza Italiana per lo sviluppo (ASviS) Enrico Giovannini in un incontro moderato da Cristina Serra. Questo appuntamento di Link si tiene in collaborazione con il Festival dello sviluppo sostenibile di cui Giovannini, già ministro del Lavoro e ex Ocse, è anima e regista. Lo choc economico provocato dalla pandemia sta cambiando a fondo le priorità dei governi. Quanto restano attuali gli obiettivi dell' Agenda 2030 dell' Onu? A questa domanda cercheranno di rispondere Giovannini e Illy. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ansa

Trieste

Porti: D' Agostino, traffico ferroviario in calo sul 2019

A causa del Covid e della chiusura della Ferriera

(ANSA) - TRIESTE, 30 SET - "Il traffico ferroviario del Porto di Trieste registra un calo determinato dal Covid e dalla chiusura dell' impianto siderurgico della Ferriera, che era pari al 20 per cento dei nostri 10mila treni realizzati ogni anno, vale a dire circa 2000 treni. Oggi, dunque, partiamo da meno 2000, se quest' anno arriviamo agli 8000 saremo molto bravi ma non penso che ci arriveremo". Lo ha detto il presidente dell' Autorità portuale di Trieste, Zeno D' Agostino, rispondendo a una domanda sulle previsioni del bilancio annuale del traffico ferroviario nello scalo giuliano. (ANSA).

Corriere del Veneto

Venezia

I porti

Venezia-trieste, il nuovo fronte e il rebus nomine

Alessandro Zuin

REGIONE ATTUALITÀ

VENEZIA-TRIESTE, IL NUOVO FRONTE E IL REBUS NOMINE

I porti

Dormande ai dem veneti

venezia Il Grande Valzer sui mari è ufficialmente iniziato. Si balla da Trieste a Genova, circumnavigando la Penisola in tredici tappe, tante quante sono le Autorità portuali di cui si dovrà rinnovare la presidenza. Gli aspiranti dovevano accreditasi entro e non oltre domenica scorsa, ultimo giorno utile per presentare al gabinetto del ministero dei Trasporti (titolare Paola De Micheli) le candidature, anche multiple - manifestazioni di interesse, secondo il burocratese ministeriale - alla massima carica dei porti italiani. Balla già da un pezzo Pino Musolino, prima presidente e ora commissario dell' Autorità portuale di Venezia, che ha fatto il passo, quasi obbligato per parte sua, di riproporre la propria candidatura alla guida dell' Autorità lagunare, ben sapendo però che il Grande Valzer lo porterà con ogni probabilità verso altri approdi, più tirrenici che adriatici, con una prevalenza - secondo la stampa di settore - per Civitavecchia o Livorno. Balla con un altro passo il manager veronese Zeno D' Agostino, che a fine giugno ha vinto la sua battaglia legale, sostenuta a furor di popolo, per essere reintegrato nelle funzioni di presidente del Porto di Trieste, dalle quali era stato momentaneamente allontanato con un provvedimento dell' Anac per un problema di presunta inconferibilità dell' incarico. Ora sono tutti pronti a scommettere che la ministra De Micheli non potrà fare altro che riconfermarlo nella casella dell' Adriatico Orientale. Con trasparenza tutta italiana, la procedura di nomina prevede che non venga stilata una graduatoria degli aspiranti - non è un concorso e perciò non è prevista una selezione - e che non venga reso pubblico l' elenco di quanti hanno inviato il curriculum per candidarsi. Decide la ministra, punto. Per quanto riguarda Venezia, però, al Corriere del Veneto risulta che, oltre all' uscente Musolino, abbia presentato la propria candidatura, come già 4 anni fa, il segretario generale del Porto, Martino Conticelli. Cioè proprio il massimo dirigente che, negli ultimi tempi, era entrato in evidente conflitto con la gestione Musolino. Al di là del chi andrà dove, rimane in primo piano il tema di fondo: l' effettiva tenuta e l' attrattività del sistema portuale dell' Alto Adriatico. Un sistema imperniato su tre poli - Ravenna, Venezia e Trieste - che, negli ultimi anni, hanno badato più a farsi i dispettucci l' uno con l' altro, magari portandosi via i movimenti di seconda fascia, che alla madre di tutte le questioni strategiche: come intercettare, evitando che vadano altrove (nei porti del Tirreno o direttamente nei grandi hub del Nord Europa) i traffici commerciali delle grandi navi oceaniche portacontainer. Un problema che esisteva già prima del Covid ma che la pandemia ha contribuito a enfatizzare: il porto di Venezia, al 30 giugno, segnava un' inevitabile flessione del 12,4% nella movimentazione delle merci (il general cargo si attestava a -11,4%, i contenitori perdevano il 13%, arrivando a 264.285 TEU). Per non dire dell' effetto napalm che il virus ha avuto sulla crocieristica, azzerando di fatto i naviganti per turismo: un settore che, in Laguna, conta ben 4.000 occupati e che verosimilmente non tornerà, se non fra molto tempo, ai livelli precedenti al blocco delle navi. Senza contare il fatto che siamo ancora alla valutazione delle alternative sul tavolo (ministra De Micheli dixit), per trovare un percorso e una destinazione definitivi alle Grandi Navi che entrano in laguna. Ma torniamo alle merci, perché la questione riguarda l' intero sistema produttivo e manifatturiero del Nordest, per sua natura vocato a esportare - via terra o via mare - i suoi prodotti. Trieste, buon

Corriere del Veneto

Venezia

per lei, può sbandierare l' accordo, sottoscritto giusto ieri con tanto di cerimonia in ghingheri, con il colosso tedesco Hhla di Amburgo, operatore terminalistico di primissima fascia che investirà pesantemente nella nuova piattaforma logistica triestina. «Questo è un traguardo atteso da decenni - ha detto il già citato presidente D' Agostino - in cui Nord e Sud Europa fanno sintesi dal punto di vista portuale e strategico, in un' alleanza che unisce Italia e Germania . Evidentemente Trieste, primo porto d' Italia per volumi totali e traffico ferroviario, ha nel destino le sue radici storiche». Il punto è esattamente questo. Trieste, che fu la porta marittima d' accesso all' Impero Asburgico, continua a giocare la sua partita in un' ottica mitteleuropea più che italica, accreditandosi come scalo di riferimento per un' area vasta a cavallo tra la Germania e l' Europa Orientale, con la quale è collegata da un' efficiente rete ferroviaria. Venezia, dal canto suo, sì è infilata in un imbuto da cui soltanto adesso, dopo anni difficili, sta provando a uscire: vanno finalmente a cominciare i lavori per scavare i canali portuali interrati, visto che Roma una buona volta ha detto dove si possono sistemare i fanghi in laguna, così si riporteranno i fondali ai livelli previsti dalla legge, per far entrare le navi che non ci passavano più. Nel frattempo, però, lo scalo lagunare ha perso la linea diretta di container dalla Cina e dal Sudest Asiatico e pure la nave feeder, di medie dimensioni, con cui i cinesi collegavano Venezia al «loro» porto del Pireo, in Grecia, per intercettare i colossi oceanici. Anziché risalire l' Adriatico ora va Savona, altro porto dove il mandarino sta diventando la lingua franca. Riflette Paolo Costa, già sindaco della città e poi presidente dell' Autorità portuale: «Questo non è un problema di gestione del porto ma di strategia complessiva: qualcuno, prima o poi e a tutti i livelli decisionali, si renderà conto del fatto che l' Alto Adriatico è rimasto drammaticamente sguarnito? Già oggi l' interporto di Padova, facendo il suo mestiere sia chiaro, organizza 6 treni merci settimanali per lo scalo di Trieste, con costi esorbitanti di trasporto per le nostre imprese. La competitività del nostro porto non è un problema di Venezia. È un problema di tutto il sistema produttivo regionale».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Gazzettino

Venezia

Gli sconfitti del porto

Cultura
& Spettacoli

Quando Mestre si racconta

Dopo le elezioni comunali e regionali al di là dei risultati ancora una volta i veri perdenti risultano ancora il porto come i cittadini Veneziani e veneti. Il grande operatore nel settore dei container di Amburgo Hhla investirà 150 milioni nel porto di Trieste per creare una piattaforma logistica. Dopo l' abbandono del Porto Veneziano a favore di quello Giuliano degli operatori delle navi da crociera la cui responsabilità va equamente divisa tra i no grandi navi e l' incertezza politica e dirigenziale ora un altro operatore internazionale sceglie il porto di Trieste. Negli ultimi mesi si è assistito ad uno scontro di bassissimo profilo tra sindaci presidenti di regione precedenti ed autorità portuali i quali forti del proprio piccolo potere hanno perso assolutamente la visione strategica del Porto . A questo si sono anteposti gli interessi corporativi e politici come la smania di visibilità personali così di conseguenza il benessere che lo sviluppo economico legata all' attività portuale passa assolutamente in secondo piano. Un porto vivo con un polo industriale attivo (due fattori economici disintegrati dall' inedia politica locale veneziana) come quelli di Trieste si riverberano inevitabilmente in un benessere complessivo e cittadino.
I benefici di una strategia economica industriale e portuale , infatti, risultano evidenti girando per la città Giuliana all' interno della quale le attività godono di una prospettiva di crescita ed hanno risentito meno della crisi da covid-19. Mentre a Venezia chiudono altri due negozi storici in Piazza San Marco piegati da sempre da una economia indirizzata dalla classe politica esclusivamente verso il turismo : una monocultura che ha escluso per pura mediocrità ideologica e politica il settore industriale. Il confronto tra Trieste e Venezia come tra il porto Giuliano e quello veneziano e tra le due economie risulta imbarazzante ed evidenziano come il porto ma la stessa zona industriale di Venezia non abbiano alcuna visione strategica tantomeno industriale. Francesco Pontelli Mestre.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

emergenza lavoro

Portuali, sì allo sciopero Ci sarà un corteo acqueo con gondolieri e camionisti

VENEZIA - LIDO - ISOLE

Pellestrina in festa, Olinto Marella sarà Beato
Campostrini: «Un sacerdote modernissimo»

«L'Ex Ospedale al Mare ci sono troppe criticità la delibera va ritirata»

Portuali, sì allo sciopero Ci sarà un corteo acqueo con gondolieri e camionisti

veneziaL' assemblea dei lavoratori portuali tenutasi ieri mattina all' assemblea convocata dai sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil, ha confermato lo sciopero generale di 24 ore programmato pr il 7 ottobre. I segretari dei tre sindacati avevano chiesto l' autorizzazione a tenere, nel giorno dello sciopero, due distinte ma concomitanti manifestazioni nei porti di Venezia e Chioggia. Ma l' emergenza sanitaria per la pandemia non è finita e la Questura ha fatto presente ai sindacati che non sono opportuni e possibili assembramenti di persone. Così ieri mattina è stato deciso di organizzare un comizio in piazzale Santa Lucia, con un numero limitato di lavoratori con mascherine e distane di sicurezza. Per l' occasione hanno annunciato la loro partecipazione anche rappresentanti dei portabagagli, degli autotrasportatori e perfino di gondolieri e motoscafi. «Si devono trovare soluzioni entro breve tempo a problemi aperti da molti anni e da molti governi per risolvere definitivamente i problemi di accessibilità al porto ed è importante che l' intera Città sia a fianco del lavoro del porto e più complessivamente del lavoro» hanno ribadito durante l' assemblea i rappresentanti sindacali «la portualità e i l suo vasto indotto sono una parte importante del lavoro dei Veneziani e dai Veneziani chiediamo sia sostenuta. Si spera di ripartire il prima possibile, entro qualche mese, ma nel frattempo le commesse commerciali non riprendono anzi, e i problemi di accessibilità nautica dei porti non si sono ancora risolti. Centinaia di lavoratori in cassa integrazione da marzo scorso, alcuni come i lavoratori del settore crocieristico a zero ore, e pesanti ricadute sul salario e sulle famiglie». La situazione rischia di precipitare e i lavoratori ieri hanno ribadito che lotteranno per «difendere l' occupazione ed il futuro del lavoro, assieme ai cittadini e a tutte le forze Istituzionali e politiche che vogliono difendere la portualità e tutto ciò che ha rappresentati e rappresenta per la nostra città e l' intero Veneto». Entro qualche mese, secondo i sindacati «la situazione rischia di precipitare e per difendere l' occupazione ed il futuro del lavoro nei porti della laguna vogliono il sostegno di tutte le forze Istituzionali e politiche che lo difendono il lavoro». Le segreteria di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil Trasporti veneziane sono così preoccupate da aver chiesto e ottenuto hanno chiesto e ottenuto per domani un incontro con il prefetto, Vittorio Zappalorto, in cui faranno presente anche una soluzione autorevole ed immediata» della crisi creatasi con il commissariamento dell' ente portuale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere del Veneto

Venezia

Mose, sabato alle 6 l' ora X per alzarlo

Approvata la procedura di emergenza, il via con l' ordinanza della Capitaneria. Le previsioni da 130 a 150 centimetri: «Bassa pressione e scirocco». Zincone: non dimentichiamo che siamo in fase di test

Alberto Zorzi

Venezia Mestre

Mose, sabato alle 6 l'ora X per alzarlo

Barriera di vetro in Basilica vertice in Soprintendenza Tesserin: allarme da 2 anni

VENEZIA L' ora «X» della possibile «prima volta» del Mose saranno le 6 di sabato mattina. A quell' ora potrebbe essere premuto - metaforicamente parlando - il «bottone rosso» per alzare le paratoie e difendere Venezia da un' acqua alta che si preannuncia rilevante: il picco è infatti previsto per mezzogiorno e sei ore prima la Capitaneria di Porto diramerà l' ordinanza per interdire il traffico navale attraverso le bocche di porto. A stabilirlo è la procedura per il sollevamento in emergenza del Mose, approvata ieri dal Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche. Questa mattina, recependo anche il via libera del commissario «sblocca cantieri» dell' opera, Elisabetta Spitz, il provveditore Cinzia Zincone emanerà il decreto che renderà ufficiale la procedura, che prevede una serie di alert sempre più precisi, man mano che ci si avvicina all' evento: prima a 72 ore, poi 48, 24, infine 12, 9 e appunto quella decisiva a sei ore. Per questo importantissima sarà la previsione di domani, quando si riuniranno i tecnici del Centro maree del Comune, dell' Ispra e dell' Ismar-Cnr, anche se poi la decisione se alzare o meno le paratoie farà riferimento alla previsione del Provveditorato. «In realtà più ci si avvicina all' evento e più le precisioni coincidono o si discostano al massimo di pochi centimetri», sottolinea Valerio Volpe, dirigente dell' Ufficio Salvaguardia di Palazzo X Savi. Allo stato attuale per sabato mattina a mezzogiorno il Provveditorato prevede una quota di 130 centimetri. Il Centro maree ieri ha invece mandato un' allerta per 135, ma la situazione è in evoluzione e si parla anche di 150. «C' è una saccatura che ora è all' altezza della Gran Bretagna e che nei prossimi giorni scenderà verso l' Italia - spiega il direttore del Centro comunale Alvise Papa - Se si presenterà 2-3 ore prima del picco di marea astronomica, bene, altrimenti ci sarà una marea molto sostenuta». L' astronomica prevista è infatti di 76 centimetri, a cui se ne potrebbero aggiungere altri 60-70 di meteorologica: 30 per un sovralzo di pressione, altrettanti per un forte vento di scirocco. I due uffici peraltro hanno finalità diversa: il primo deve dire «Mose sì, Mose no» e quindi guarda al rischio di superare i 130 centimetri (secondo il protocollo di emergenza attuale, quello ordinario sarà a 110); il secondo invece avviserà la popolazione. Se verrà dato il via al Mose, toccherà alla sala operativa del Consorzio Venezia Nuova diramare gli avvisi agli enti coinvolti, dai Comuni di gronda alla Regione, dal Porto alla Capitaneria, appunto. Gli stessi enti dovranno poi essere aggiornati sull' evoluzione della situazione ora per ora, fino all' abbassamento delle paratoie. Gli ultimi test eseguiti dal Cvn, guidato dai commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, hanno ridotto i tempi di sollevamento a circa 50 minuti, mentre l' abbattimento avviene in meno di mezz' ora. «Non dobbiamo però dimenticare che siamo in una fase di test e può essere che la procedura venga via via corretta», precisa Zincone. I tre test di chiusura completa finora sono infatti avvenuti in condizioni di mare calmo. L' uso del Mose in emergenza per la difesa della città è stato voluto con forza da Spitz, nominata proprio dopo l'«acqua granda» da 187 centimetri dello scorso 12 novembre, ma non va dimenticato che, secondo il cronoprogramma, l' opera sarà collaudata e consegnata solo per dicembre 2021.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Gazzettino

Venezia

Allerta meteo, Mose pronto ad alzarsi

Da domani sera a sabato mattina previste raffiche di scirocco e precipitazioni abbondanti fra la costa, le Prealpi e le Dolomiti Acqua alta oltre 130, anticipato il sollevamento delle paratoie I meteorologi: «Raffiche come Vaia». Arpav: «È presto per dirlo»

ANGELA PEDERIVA

Nordest

Allerta meteo, Mose pronto ad alzarsi

La Cassazione: il poliziotto può multare anche fuori servizio

IL MALTEMPO VENEZIA Lo spettro di Vaia torna ad aleggiare attorno al Veneto. In queste ore su siti e profili degli appassionati di meteorologia si moltiplicano mappe e previsioni che annunciano, per questo fine settimana, piogge e venti in misura simile a quelli della tempesta che due anni fa squassò il Nordest. Gli esperti di Arpav sono più prudenti sulle dimensioni della prima ondata di maltempo di ottobre, ma segnalano comunque «tra venerdì 2 e sabato 3 probabile intenso episodio sciroccale con precipitazioni estese e persistenti su zone montane e pedemontane, anche molto abbondanti specie su Prealpi e Dolomiti meridionali», ma con effetti pure sulla fascia costiera, tanto che il sistema regionale della Protezione civile è già in allerta da oggi e domani il Mose potrebbe alzarsi per la prima volta a difesa di Venezia dall' acqua alta. LA MAREA L' ha deciso di fatto ieri il Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche del Veneto e del Trentino Alto Adige. In mattinata sono state approvate le procedure di emergenza per il sollevamento in contemporanea di tutte le paratoie alle bocche di porto, nel caso in cui la marea superi quota 130 centimetri. E siccome i tecnici stimano per dopodomani un possibile livello di 135-140, potrebbe così essere anticipato il test di funzionamento, inizialmente fissato per il 9 ottobre. I NUMERI Su questo sfondo, il gruppo Meteo in Veneto annuncia per sabato «probabile tempesta di vento su fascia costiera e comparto montano». Il presidente Marco Rabito precisa che «a questa distanza temporale (oltre 3 giorni) non è ancora possibile stimare l' intensità delle raffiche con sufficiente approssimazione, ma la modellistica propone scenari con picchi anche ben superiori ai 100 km/h in quota». Carlo Bregant, ricercatore del Dipartimento territorio e sistemi agro-forestali dell' Università di Padova, si spinge oltre: «Tra venerdì e domenica intenso peggioramento di matrice autunnale. Per sabato le carte sono veramente cattive con una tempesta sciroccale in pieno stile Vaia (raffiche di vento sui 140-150 kmh in montagna). Piogge torrenziali sulle Prealpi con facilmente oltre 500-600 mm cumulati durante l' evento nelle zone più colpite». Per dare una misura del fenomeno, fra il 27 e il 30 ottobre 2018 Arpav registrò a Longarone 715,8 millimetri di precipitazioni e sul monte Cesen raffiche di vento a 192 chilometri orari. L' AVVISO La stessa Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale diffonderà oggi un bollettino di condizioni meteo avverse, su cui si innesterà l' avviso di criticità idrogeologica e idraulica emesso dal Centro funzionale decentrato della Protezione civile. «Attualmente diceva ieri pomeriggio il meteorologo Adriano Barbi è confermato un evento intenso sciroccale tipicamente autunnale, che coinvolgerà soprattutto le zone montane e pedemontane, con precipitazioni forti e persistenti. I quantitativi saranno molto abbondanti su Prealpi e Dolomiti meridionali, interessando in particolare le province di Belluno, Treviso e Vicenza. I venti di scirocco potranno essere anche forti sui rilievi prealpini e a tratti forti sulla costa». Come nel disastro di due anni fa? «Al momento risponde l' esperto dalla sede di Teolo non sembra che il fenomeno abbia l' intensità e l' instabilità registrate durante Vaia in termini di temporali e venti, anche se potremo essere più precisi nelle prossime ore. Sicuramente sarà un evento da seguire con attenzione fra venerdì sera e sabato mattina, con un

possibile secondo impulso tra domenica pomeriggio e lunedì mattina, anche se le precipitazioni dovrebbero essere più contenute». Gianpaolo Bottacin, assessore regionale uscente alla Protezione civile, è cauto: «Per ora i dati indicano

Il Gazzettino

Venezia

perlopiù che avremo difficoltà sui corsi d' acqua secondari per precipitazioni oltre i 100 millimetri, prevalentemente in Valbelluna e in Agordino. Comunque sia, noi siamo pronti, in base al livello di allertamento che sarà diramato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

La procedura

Approvate le linee guida per l' emergenza

VENEZIA Approvate ieri dal Comitato tecnico del Provveditorato alle opere pubbliche le procedure di emergenza per il sollevamento del Mose, in cui sono stati stabiliti gli step in caso di previsioni di marea superiori (per il momento, in fase sperimentale) a 130 centimetri. La decisione di alzare le paratoie per ora spetta al commissario straordinario Elisabetta Spitz (in foto) insieme al provveditore Cinzia Zincone. Il Mose è composto da 78 barriere mobili che isoleranno il mare dalla laguna, in caso di necessità: si tratta di paratoie di acciaio, cave al loro interno, che a riposo stanno ancorate a dei cassoni di calcestruzzo sul fondo del mare. In caso di acqua alta, con un preavviso fino a 72 ore prima del picco, potranno essere azionate insufflando dell' aria compressa nei condotti che ne provocherà il galleggiamento, in modo da sollevarle per creare una diga unica. Il prossimo test, simile a quello condotto il 10 luglio scorso alla presenza del premier Conte e di mezzo governo, era previsto per il 9 ottobre, ma potrebbe essere anticipato a sabato considerate le previsioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nordest

Allerta meteo, Mose pronto ad alzarsi

La procedura

Approvate le linee guida per l'emergenza

La Cassazione: il poliziotto può multare anche fuori servizio

Il Gazzettino

Venezia

La marea torna a fare paura Ieri l' ok: il Mose si alzerà a 130

`La prossima prova era prevista per il 9 ottobre ma si potrebbe anticipare in vista del maltempo `Attesa per sabato a mezzogiorno la punta massima Zincone: «Se sarà confermato, su tutte le paratoie»

RAFFAELLA VITTADELLO

Primo Piano

Meteo e salvaguardia

La marea torna a fare paura Ieri l'ok: il Mose si alzerà a 130

Chioggia è in preallerta per una nuova inondazione

Barriere bocciate, Boeri precisa: «Progetto non nostro»

IL METEO VENEZIA Approvate le procedure di emergenza per il sollevamento contemporaneo di tutte le paratoie alle bocche di porto, che sono parte integrante dei test di funzionamento del Mose. Era questo l' argomento al primo punto dell' ordine del giorno approvato dal Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato alle Opere pubbliche del Veneto e del Trentino Alto Adige di ieri mattina. Si è stabilito che in coincidenza con previsioni di marea superiori (solo per il momento, perchè il Mose non è finito) a 130 centimetri, a partire da 72 ore prima dell' evento previsto, il Consorzio comunichi ai vari enti una sorta di preallarme. Che si confermerà via via che le previsioni avranno un' attendibilità maggiore, e quindi con l' approssimarsi del picco. Dalle 24 ore prima scatterà il conto alla rovescia, fino a 6 ore quando la Capitaneria di Porto avrà l' incarico di emettere un' apposita ordinanza per regolamentare la navigazione, e da allora in poi la procedura non sarà più reversibile. La decisione di alzare le paratoie per ora spetta al commissario straordinario per il Mose Elisabetta Spitz insieme al Provveditore Cinzia Zincone. IL TEST Il prossimo test di sollevamento contemporaneo di tutte le bocche di porto era previsto per il 9 ottobre, in condizioni di mare tranquillo, ma sabato 3, considerate le previsioni del tempo che parlano di una possibile marea intorno ai 135-140 centimetri potrebbe essere un' occasione d' oro per testare il funzionamento in caso di necessità. Anche perchè l' accordo, a proposito del Mose, era proprio quello di essere pronti per la stagione delle acque alte, che a quanto pare è già iniziata, in anticipo sul calendario. Nel frattempo la meteorologia sta diventando una scienza sempre più attendibile grazie all' impiego di software progressivamente più sofisticati. E le previsioni confermano che in queste ore un fronte di aria artica sta attraversando la Francia. È ancora lontana, il suo arrivo a Venezia è previsto tra le 11,30 e le 13 di sabato. La stessa ora, mezzogiorno, in cui dovrebbe collocarsi una massima di marea che a livello astronomico segna un semplice +76. LE PREVISIONI «Ma in coicidenza con un abbassamento della pressione di 25/30 millibar, che potrebbe dare un innalzamento di pari centimetri della quota del mare, e di un contemporaneo innalzamento della pressione nel sud Italia di pari entità, potrebbero crearsi le condizioni per una marea eccezionale - spiega il responsabile del Centro Maree del Comune di Venezia Alvise Papa - A cui si aggiunge la previsione di una sciroccata che potrebbe arrivare dalle coste della Grecia». Ed ecco che si spiega il bollettino del Centro Maree del Comune di Venezia, che nei giorni scorsi ha confrontato i propri dati con Ispra, Cnr e Arpav (oggi seguirà un nuovo tavolo tecnico) e che parla di una tendenza per le 12 di sabato tra i 135 e 140 centimetri. «Si tratta di capire se l' evento sarà in coincidenza con la massima verso mezzogiorno - aggiunge Papa - o se ci saranno altri fattori che influenzeranno il contributo meteorologico della marea, tanto da far slittare qualche elemento di qualche ora. Ma ad oggi sembra che la marea sarà di valore importante». «Se l' evento sarà confermato saranno alzate tutte le paratoie insieme, altrimenti resterà ferma la data del 9 ottobre» dice il provveditore Cinzia Zincone. Anche se è facile, che visto che si tratta solo di qualche giorno di anticipo, ci siano pressioni perchè davvero il test, che serve per formare il personale delle squadre che si occuperanno delle procedure

di movimentazione venga eseguito anche se le previsioni dovessero attestarsi su valori inferiori. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la decisione del provveditorato

Il Mose né finito né collaudato Si potrà azionare solo da 130 cm

Incontro decisivo in vista delle maree eccezionali: respinte le richieste di chi chiedeva l' utilizzo con acque alte inferiori. Timori per questo weekend

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA

Il Mose né finito né collaudato Si potrà azionare solo da 130 cm

Basilica, il Ministero ora boccia la "Variante" Boeri è la "Terza via"

Acqua alta eccezionale dipende dallo scirocco Previsioni: marea a 135

Il Mose non è finito né collaudato. Dunque si potrà azionare solo le marea supererà i 130 centimetri. È questa la decisione assunta ieri dal Comitato tecnico del Provveditorato, che ha votato le procedure di sollevamento della grande opera. Proposte avanzate dalla commissaria Spitz e dal provveditore Cinzia Zincone. In caso di eventi eccezionali gli enti interessati saranno allertati 12 ore prima. Ma il sollevamento avverrà soltanto in caso di eventi «superiori ai 130 centimetri» sul medio mare. Una decisione controversa. Impugnata in Parlamento anche da un gruppo di senatori Cinque Stelle, tra cui il presidente della commissione Lavori pubblici di palazzo Madama, Mauro Coltorti. «Perché non azionare il Mose a 110 come previsto? La città a 130 è già sott' acqua», scrivono, «chi pagherà i danni?». Ma Provveditorato e commissario hanno stabilito che trattandosi di operazioni di cantiere e di test, la quota può anche non essere quella prevista nel progetto. Sollevando il Mose a 110 ci sarebbero oggi, forse, problemi tecnici, dal momento che gli impianti definitivi ancora non sono ultimati e l' opera non è collaudata. Molte le obiezioni su questo punto. «Il Mose non può essere collaudato, non è come un ponte per cui si fanno le prove di carico», dice Vincenzo Di Tella, esperto di Tecnologie off shore che ha inviato nei giorni scorsi una lettera aperta al Governo, «il collaudo si deve fare su quello che prevede il progetto. E in questo caso il progetto manca. Non bastano le simulazioni sui modelli in vasca». Anche le prove, osservano gli esperti, sono state fatte fino ad oggi in condizioni di mare calmo e assenza di vento. Cosa succederà in condizioni meteo avverse? Potrebbe essere il caso di questo weekend. Con il vento forte e le onde. Si spera non ai livelli del 12 novembre scorso. Adesso si è pronti a sollevare le paratoie, anche per vedere come funzioneranno. Coinvolto anche il Comune, che insieme alla Prefettura dovrebbe essere il soggetto deputato a decidere in condizioni di emergenza. Per adesso questo potere lo ha preso la commissaria del Mose. Che ha inviato al Consorzio Venezia Nuova le istruzioni su cosa fare nei prossimi tre giorni. Sarà in sostanza la prima vera prova "sul campo" del Mose. Se funzionerà, potrebbe evitare alla città un allagamento distruttivo come quello dello scorso anno. Ma molte domande si rincorrono. Quando sarà presa la decisione di alzare le barriere? Quando la previsione parla di 130 - come già comunicato in queste ore - o quando effettivamente la marea sta per arrivare a 130, cioè nelle ore immediatamente precedenti? E poi, saranno sufficienti i collegamenti tra una bocca e l' altra messi in piedi dall' esercito e dalla società Difesa servizi in mancanza della Control room definitiva, i cui lavori non si concluderanno prima della primavera prossima? Infine, i guai del Mose non sono stati ancora tutti riparati. Chi provvederà e chi pagherà i guasti provocati negli ultimi anni e i lavori non fatti a regola d' arte? Ma l' occasione è unica. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Avvenire

Venezia

VENEZIA ACQUA ALTA IN ARRIVO

Sabato attesa una super-marea Il primo vero test per il Mose

Sabato 3 ottobre potrebbe essere il giorno della verità per Venezia. Se la super-marea che si intravede nelle carte meteo sarà confermata - la misura oscilla ancora sui 130 centimetri - il Mose per la prima volta si alzerà a difendere la città dalle onde. Sarà ancora un test in fase di emergenza, perché il sistema sarà pronto e collaudato nei dettagli nel dicembre 2021. Da mesi il super-commissario Elisabetta Spitz ha iniziato a premere sull' acceleratore, e prove di sollevamento - la prima il 10 luglio scorso, davanti al premier Conte - il Mose ne ha collezionate diverse. L' ultima l' 11 settembre, con un tempo di 50 minuti per alzare tutte le 78 paratoie nelle 3 bocche di porto. I test, tuttavia, si sono svolti con il bel tempo, al massimo qualche increspatura della laguna. Nel fine settimana, invece, l' autunno promette di fare il suo ingresso in Adriatico e i tecnici si attendono la prima acqua alta della stagione. **Quanto alta? E come reagirà il Mose?**

Corriere Marittimo

Venezia

Tommasini (Comitato Venezia Lavora): "Crociere in Laguna, soluzioni in tempi brevi"

30 Sep, 2020 INTERVISTA - Il 30 settembre si svolgerà la prima Assemblea pubblica del neo-costituito Comitato Venezia Lavora - Ne abbiamo parlato con il presidente del Comitato, Vladimiro Tommasini. Laura Colognesi VENEZIA - 'Il Porto è Venezia. Riteniamo che la crocieristica sia compatibile con la tutela di Venezia e della sua laguna e chiediamo al Governo di inviduare in tempi brevi la soluzione definitiva per fare tornare il terminal Crociere di Venezia l' homeport di riferimento dei top players internazionali ' . Con questi obiettivi il Comitato Venezia Lavora, costituito il 9 settembre scorso e presieduto da Vladimiro Tommasini, già Presidente di Venezia 1937-Portabagagli del Porto di Venezia, mercoledì 30 settembre invita tutta la cittadinanza all' Assemblea pubblica che si svolgerà al Terminal 103 della Stazione Marittima alle ore 18. Ne abbiamo parlato col Presidente Tommasini. Perché è nato il Comitato Venezia Lavora? "Lo scopo è di ottenere risposte urgenti per consentire la prosecuzione delle attività portuali e, al contempo, di ricostruire il rapporto secolare tra la città e il suo porto e di stigmatizzare l' immobilismo e le mancate decisioni della politica degli ultimi otto anni (con zero risposte prodotte dai ben sette Comitatoni che si sono succeduti) sulle problematiche legate al porto di Venezia, che hanno portato all' attuale grave situazione di incertezza. In poche settimane hanno ricevuto già 325 adesioni di aziende, Partite Iva, lavoratori del terminal crociere e dell' intero indotto, fra cui agenzie marittime e di viaggi, ncc, accompagnatori e guide turistiche. La pandemia ha contribuito ad evidenziare la fragilità del tessuto economico nazionale e locale, rallentando ulteriormente la soluzione definitiva per la crocieristica, fagocitata da interessi personali o speculativi. E intanto i top players internazionali (Msc Crociere, Costa Crociere, Royal Caribbean) hanno scelto Trieste (dove hanno quote societarie nel Terminal Passeggeri) e Ravenna, almeno fino alla primavera 2021. La posta in gioco è altissima: la programmazione delle rotte viene effettuata con tre anni di anticipo e Venezia rischia di venire esclusa per anni. Nella città lagunare, secondo scalo crocierstico italiano dopo Civitavecchia, l' economia del mare genera il 20% del Pil cittadino, con un impatto economico annuo di 400 milioni e 5.000 lavoratori diretti occupati in 1260 imprese. Nel 2018, secondo i dati del Venezia Terminal Passeggeri, sono entrate in laguna 502 navi da crociera, circa una e mezza al giorno. Ogni anno la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi raggiunge i 155 milioni di euro, con una spesa media giornaliera di 426.000 euro. L' impatto economico del Sistema Portuale Veneto (porti di Venezia e Chioggia) vale complessivamente 21 miliardi con oltre 92 mila occupati. Serviranno anni all' economia per tornare ai dati pre-Covid 2019 ". Cosa chiedete al Governo? "Nell' ultima riunione tecnica al Provveditorato alle opere pubbliche di Venezia lo scorso 5 settembre, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha promesso: ad ottobre gli approfondimenti necessari, e dopo il Comitatone ci sarà la decisione definitiva. Ma sono molto scettico. Abbiamo sentito queste parole troppe volte. E sono sempre rimaste tali, senza mai trasformarle in fatti. Al Governo chiediamo di assicurare la ripresa immediata dei traffici per garantire un reddito a tutti i lavoratori, fermi da marzo, che oggi stanno esaurendo gli ammortizzatori sociali o non ne hanno alcuno . Chiediamo inoltre di assicurare l' accessibiltà nautica in sicurezza affinchè le navi di nuova generazione che già scalano i porti di Genova e Civitavecchia possano entrare anche a Venezia e, non meno importante, evitare la commistione dei traffici commerciali e turistici all' interno dei terminal portuali". Che ruolo giocherà il Mose, che si alzerà a 110 cm solo tra un anno mentre, durante la sperimentazione le paratie saranno

sollevate solo quando la marea sarà a 130? "Il 20% della città finirà comunque sott' acqua, rendendo inagibili Piazza San Marco, la Basilica (con

Corriere Marittimo

Venezia

il suo nartece) e le Procuratie Vecchie, le zone simbolo che iniziano ad allagarsi già quando la marea raggiunge gli 87 centimetri a Punta della Salute. Le dighe saranno in funzione in due ore mentre le istituzioni saranno avvisate solo sei ore prima. Nel 2022 le 78 paratoie destinate a salvare Venezia dovrebbero alzarsi circa 200 volte, stimando le previsioni delle maree. Il progetto del Mose, il Modulo Sperimentale Elettromeccanico che consiste in una diga mobile con paratie a gravità (già costato 5,5 miliardi di euro con previsione di bilancio finale di 7 miliardi di euro, inizio lavori nel 2003 e fine, stimata, a dicembre 2021, ndr), è vecchio e fuori dalla realtà, resa ancora più dura dagli imprevidibili cambiamenti climatici. Se entrerà in funzione così tante volte, fermerà l' attività economica della città, rendendo impossbile l' accesso alle navi da crociera". "Ad ottobre partiranno i lavori nel porto per liberare dai fanghi i canali portuali (49 milioni subito disponibili) e riportarli alla profondità di 11,5 metri, indispensabile per il passaggio delle navi di grande stazza. Serviranno 48 mesi per completare i lavori. 'Siamo molto scettici sulla tempistica' - ha spiegaato Tommasini. "Dopo innumerevoli rinvii, il governo ha finalmente indicato i luoghi (l' isola delle Tresse, lungo il canale Malamocco-Marghera mentre per i fanghi di classe oltre C nella cassa del Molo Sali del canale industriale Nord) dove verranno sistemati i fanghi estrapolati per ripristinare le profondità di 11,5 metri prevista dalla Legge Speciale per Venezia del 1973. I fanghi di classe A verranno utilizzati anche per riempire e ridisegnare le barene. La classe A individua fanghi non inquinati in base alla classificazione del vecchio Protocollo fanghi dell' 8 aprile 1993, in attesa di approvazione del nuovo protocollo, già pronto, che contiene: i criteri di sicurezza ambientale per gli interventi di escavazione, trasporto e reimpiego dei fanghi estratti dai canali di Venezia. Inoltre individua i soggetti a escavo, la qualificazione dei fanghi, i metodi di escavo e trasporto, la caratterizzazione e classificazione dei fanghi, l' individuazione dei siti di recapito, la definizione degli interventi di sicurezza ambientale, il monitoraggio e gli studi sperimentali di impatto ambientale e la definizione dei capitolati d' appalto delle opere e dei monitoraggi. La stima complessiva del sedime da scavare è di circa 500 mila metri cubi in 10 anni (costo stimato di 150 milioni di euro/anno). AGGIORNAMENTO DEI LAVORI Intanto nell' ultimo aggiornamento. il 9 settembre scorso, l' Authoruty spiegava che erano già iniziate le attività di dragaggio all' ingresso del porto di San Leonardo , il cui accesso aveva subito una riduzione di pescaggio da parte della Capitaneria di Porto nel marzo di quest' anno. L' intervento ripristinerà il precedente pescaggio alla quota prevista dal vigente Piano Regolatore Portuale. 'Procedono speditamente i lavori propedeutici ed esecutivi di escavo manutentivo nell' ambito dei progetti avanzati e approvati dal MIT- spiegava l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, per un fondo stanziato di 26 milioni di euro per i porti di Venezia e di Chioggia. "La maggior parte dei sedimenti verrà conferita nell' Isola delle Tresse (ad oggi ne sono già stati conferiti circa 10 mila metri cubi) i fanghi di classe A saranno invece utilizzati per il ripascimento delle barene individuate in accordo con il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche. Per quanto riguarda gli altri interventi previsti, l' ente portuale - sta procedendo in maniera serrata a completare tutte quelle attività tecniche e amministrative necessarie per procedere poi alla realizzazione degli escavi. A Venezia si attende approvazione da parte del PIOPP del progetto di escavo di circa 640 mila metri cubi di fanghi nel canale Malamocco-Marghera mentre ha appena ricevuto via libera il progetto relativo all' accosto San Marco Petroli nel canale industriale Sud; sono inoltre terminate le caratterizzazioni per gli escavi dell' accosto ME10, della Darsena della Rana e del Bacino 4; è in corso d' opera la caratterizzazione e l' analisi dei sedimenti nell' area di manovra d' accesso alla Darsena Irom". A Chioggia è stata completata la prima fase di caratterizzazione dei sedimenti che sono nella quasi totalità di classe B ed è in fase di elaborazione un progetto finalizzato al ripristino del pescaggio di alcuni accosti da trasmettere al PIOPP per la necessaria autorizzazione dei lavori.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Genova24

Genova, Voltri

Depositi costieri alla foce del Polcevera, M5s: "Strada tracciata da un diktat apicale"

Stamani la commissione sulla delibera della giunta Bucci che apre la via allo spostamento di Superba e Carmagnani

Genova . "Dislocare i depositi costieri nell' area antistante l' aeroporto Colombo: è questa la chiara e inequivocabile volontà del sindaco Bucci. Una questione tornata oggi sul tavolo della V Commissione con una proposta di deliberazione, i cui lavori però si sono svolti in un clima dittatoriale", dichiara il consigliere comunale del M5S Stefano Giordano. "Inaccettabile, ad esempio, che gli assessori Maresca e Cenci non abbiano audito Enac: la giustificazione secondo cui l' ente non avrebbe voce in capitolo poiché l' aeroporto non supera i 50.000 voli all' anno non corrisponde a realtà. Enac infatti è un ente competente, più volte chiamato in causa. È inaccettabile poi che non siano state coinvolte le organizzazioni sindacali e che non siano stati chiesti i pareri dei Municipi Centro Ovest e il Medio Ponente, i quali hanno peraltro espresso contrarietà e perplessità sulla mancata audizione di Enac. Una riorganizzazione di questa portata deve essere oggetto di discussione per tutta la città: parliamo di un dislocamento importante che deve avere la massima pluralità e partecipazione", aggiunge il consigliere pentastellato Fabio Ceraudo. "Abbiamo chiesto di poter fare degli approfondimenti tecnici, trattandosi di una cinquantina di pagine redatte da Autorità portuale. Non solo ci è stato negato l' aggiornamento dalla Commissione, ma è stata anche violentemente proposta la dichiarazione di Aula per poter portare la delibera in votazione al prossimo Consiglio. È evidente come oggi siano venute a mancare le basi fondamentali di democrazia, confronto e approfondimento. Come M5S, poi, abbiamo chiesto di audire un rappresentante di Enac. Ma non abbiamo ricevuto una risposta formale. Anzi, abbiamo solamente appreso che la maggioranza non ritiene necessario ascoltare il parere dell' ente", dice il capogruppo Luca Pirondini. "Quanto occorso oggi certifica un sistema autoritario da parte del Sindaco nei confronti non solo dei suoi stessi assessori ma dell' intera struttura consiliare. Ne deduciamo che per il primo cittadino le Commissioni non contano alcunché, gli assessori non hanno voce in capitolo e di conseguenza i passaggi formali per affrontare questioni importanti per la città sono semplicemente dei proforma con cui la delibera di turno approda definitivamente in Aula. Dove, a colpi di maggioranza, il centrodestra vota quel che vuole", aggiunge Giordano. "Se rimangono queste le premesse del dibattito democratico, è chiaro che stiamo spendendo tempo ed energie a vuoto: il confronto non solo non è richiesto ma addirittura ostacolato da chi detiene il potere. Così facendo si umilia e si svilisce il Consiglio che, con le Commissioni, diventa una farsa camuffata da democrazia. A questo punto, non ci resta che rivolgerci al Prefetto", concludono i consiglieri M5s.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

La sentenza

Marine del Canaletto, i giudici: «L' Authority si accordi con la Scafi»

SONDRA COGGIOSO. CO.

La Spezia Una inaspettata ordinanza del Consiglio di Stato apre uno spiraglio nell' estenuante braccio di ferro tra la Scafi di Mauro Cerretti e l' Autorità Portuale. Il nodo del contendere è, da anni, il trasferimento della società dalla marina del Canaletto al molo Pagliari. La marina è destinata a essere interrata per la realizzazione del terzo bacino del porto. Da qui lo sfratto a tutti i diportisti. Anni fa si erano rivolti tutti al Tar, lamentando l' insufficienza di spazi al Pagliari. Via via, però, si sono accordati quasi tutti. La Scafi no. Il punto è che il porto ha vinto ripetutamente, di fronte alla giustizia amministrativa. E ha sanzionato la società, accusandola di essere diventata «abusiva». Ora i giudici hanno deciso di rinviare la decisione al 25 febbraio 2021, con l' auspicio di una «soluzione bonaria», che per la prima volta appare possibile. I magistrati hanno scritto che «il contenzioso si trascina da anni, con significativo dispendio delle limitate risorse giudiziarie». Un invito nemmeno tanto sottinteso a cercare «in via negoziale la ricollocazione» della Scafi, «al pari degli altri concessionari delle marine storiche». Sull' accordo pesano anni di controversie e di sanzioni. --so. co.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

LA SPEZIA

La causa milionaria di monte Montada: una perizia per stabilire chi dovrà pagare

Marine del Canaletto, i giudici «L'Authority si accordi con la Scafi»

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

a partire da novembre con le unità della carnival

Gas per le navi, la prima bettolina arriva alla Spezia

LAURA IVANI

ECONOMIA&MARITTIMO

Nuovo piano Iren
In arrivo 3.7 miliardi
per gli investimenti

Gas per le navi,
la prima bettolina
arriva alla Spezia

La Spezia Rifornimento di Gnl per le grandi navi da crociera direttamente in banchina, grazie a una bettolina che si affiancherà garantendo nel periodo di sosta l' operazione di bunkeraggio. La Spezia sarà, da novembre, il primo porto italiano a offrire questo servizio. Essenziale, perché le grandi compagnie guardano alla sostenibilità per adeguarsi alle necessaria riduzione delle emissioni inquinanti. E anche perché a causa dell' emergenza sanitaria gli itinerari crocieristici sono tutti italiani. Gli altri porti che garantiscono questo tipo di rifornimento sono infatti Barcellona e Marsiglia. Domani al Naples Shipping Week verrà presentata la bozza di regolamento che, trasformata in ordinanza, renderà il porto spezzino il primo a fare un passo avanti in questa direzione in Italia. Nelle prossime settimane è stata programmata una prova generale, per limare ogni dettaglio. Ci sono voluti due anni per mettere a punto la procedura. Il rifornimento avverrà al Molo Garibaldi e, per sicurezza, non potranno esservi altre navi ormeggiate su Calata Paita: «Abbiamo escluso l' utilizzo di autobotti. Per garantire un minimo di autonomia a una nave ne occorrerebbero almeno 15 e ciò avrebbe un forte impatto sulla viabilità cittadina» ha spiegato il capitano di vascello Giovanni Stella, alla guida della capitaneria di porto spezzina. L' input al progetto è stato dato dall' ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria. Poi la task force è diventata spezzina, coinvolgendo il gruppo Carnival, che porta alla Spezia "Costa Smeralda" e "AidaNova", entrambe a Gnl. La bettolina arriverà da lontano, da Rotterdam, in funzione degli accordi del gruppo con Shell. Una toccata al mese, circa. Poi, potrebbe essere coinvolto il rigassificatore di Panigaglia. «Sulla sostenibilità del porto puntiamo da tempo - ha detto la presidente dell' Authority Carla Roncallo -. Poter rifornire con Gnl porterà alla Spezia sempre più navi alimentate con questo combustibile». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Navi da crociera a gas Il pieno al Garibaldi

La miscela arriverà direttamente da Rotterdam su delle bettoline Operazione a basso impatto

Tutto Liguria

Su Spezia Iren tira fuori 170 milioni di euro

Navi da crociera a gas Il pieno al Garibaldi

LA SPEZIA La Spezia sarà il primo porto italiano a permettere il rifornimento di Gnl tramite bettolina. La bozza di regolamento verrà presentata questo venerdì al Naples Shipping Week. Le navi da crociera a Gnl ad oggi possono rifornirsi solo nei porti di Marsiglia e Barcellona. Con gli itinerari ormai prettamente italiani, a causa dell' emergenza sanitaria, l' opportunità diventa fondamentale per le compagnie crocieristiche. «Una disciplina del settore ancora non c' era in Italia - spiega il capitano di vascello Giovanni Stella alla guida della Capitaneria di Porto della Spezia -. Abbiamo lavoratoattraverso un gruppo di lavoro che ha coinvolto capitaneria, Arpal, Asl, Comune, Authority, e il gruppo Carnival che sulla Spezia ha l' approdo di due navi a Gnl, AidaNova e Costa Smeralda». Ogni dettaglio è stato studiato per due anni. Il regolamento, che verrà testato, prevede che l' operazione si svolga a molo Garibaldi. La bettolina arriverà a pieno carico direttamente da Rotterdam, con una cadenza quasi mensile, effettuando così il rifornimento durante il periodo di sosta in porto delle navi. «Abbiamo escluso fin da subito che questa operazione potesse svolgersi attraverso autobotti - sottolinea Stella -, ne occorrerebbero almeno 15 per dare una minima autonomia ad una nave, e ciò avrebbe un impatto sulla viabilità cittadina».

Ansa

La Spezia

Spezia primo porto italiano per rifornimento Gnl

Saranno utlizzate delle bettoline. Operazioni a molo Garibaldi

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

Ansa

La Spezia

Porti: Roncallo, importante per Spezia rifornire navi a Gnl

Presidente Autorità, porterà sempre più navi così alimentate

(ANSA) - GENOVA, 30 SET - "Questo è un momento importante per il porto della Spezia, sulla cui sostenibilità stiamo puntando da tempo. Poter rifornire le navi a Gnl per la prima volta in un porto italiano, porterà alla Spezia sempre più navi alimentate con questo combustibile, che genera bassissime emissioni". Lo ha detto all' ANSA la presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo, commentando la notizia della bozza di regolamento in corso di approvazione che permetterà di rifornire le grandi nave da crociera a Gnl tramite una bettolina. "Stiamo portando avanti il piano di elettrificazione delle nostre banchine, a partire dal molo Garibaldi Ovest, prossimo ormai alla realizzazione, mentre stiamo progettando l' elettrificazione del comparto commerciale del nostro porto - ha ricordato la presidente -. Voglio ringraziare davvero la capitaneria di porto per questo grande risultato. In particolare l' ammiraglio Nicola Carlone, il comandante Stella, il comandante Mezzani e tutto il gruppo di lavoro che ha raggiunto questo grande risultato, al quale, come Autorità di Sistema Portuale, siamo fieri di aver potuto dare il nostro contribuito". (ANSA).

Citta della Spezia

La Spezia

Rifornimenti di Gnl in porto, con una bettolina al mese da Rotterdam

Venerdì la presentazione della bozza di regolamento alla Naples shipping week. Il progetto è stato studiato nel dettaglio per due anni.

La Spezia - La Spezia sarà il primo porto italiano a permettere il rifornimento di Gnl tramite bettolina. La bozza di regolamento verrà presentata questo venerdì alla Naples shipping week. Le navi da crociera a Gnl ad oggi possono rifornirsi solo nei porti di Marsiglia e Barcellona. Con gli itinerari ormai prettamente italiani, a causa dell' emergenza sanitaria, l' opportunità diventa fondamentale per le compagnie crocieristiche. Sempre più attente a scelte sostenibili per quel che riguarda i carburanti, in linea con quanto previsto dalle normative europee. "Una disciplina del settore ancora non c' era in Italia - spiega all' Ansa il capitano di vascello Giovanni Stella alla guida della Capitaneria di Porto della Spezia -. Abbiamo lavorato, su input dell' ammiraglio Nicola Carlone, su una ordinanza che disciplini questa attività all' interno del porto spezzino, attraverso un gruppo di lavoro che ha coinvolto capitaneria, Arpal, Asl, Comune, Authority, e il gruppo Carnival che sulla Spezia ha l' approdo di due navi a Gnl, AidaNova e Costa Smeralda". Ogni dettaglio è stato studiato per due anni. Il regolamento, che verrà testato in un primo rifornimento di prova, prevede che l' operazione si svolga direttamente a molo Garibaldi. La bettolina arriverà a pieno carico direttamente da Rotterdam, con una cadenza quasi mensile, effettuando così il rifornimento durante il periodo di sosta in porto delle navi. "Abbiamo escluso fin da subito che questa operazione potesse svolgersi attraverso autobotti - sottolinea Stella -, ne occorrerebbero almeno 15 per dare una minima autonomia ad una nave, e ciò avrebbe un impatto sulla viabilità cittadina". Mercoledì 30 settembre 2020 alle 15:48:19 Redazione.

Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

Il nuovo sottopasso un "museo diffuso" Ma manca ancora l' ascensore per disabili Il sindaco: «Opera per me incompleta»

CHIARA BISSI

Il nuovo sottopasso un "museo diffuso"
Ma manca ancora l'ascensore per disabili
Il sindaco: «Opera per me incompleta»

Attesa da decenni come un' opera capace di avvicinare il centro storico alla Darsena, il prolungamento del sottopassaggio ferroviario che porta alle banchine di arrivo e partenza dei treni, da ieri mattina collega anche piazza Farini alla testata del canale Can diano. Si tratta però di un' apertura parziale; manca infatti l' ascensore per persone disabili e biciclette che Rfi, assicura per bocca del direttore territoriale produzione Bologna Vincenzo Cefaliello, renderà disponibile entro due mesi. Mossa per nulla apprezzata dal sindaco Michele De Pascale che di fatto non ha inaugurato la struttura, al momento non funzionale per la totalità dei cittadini, sia che abbiano difficoltà motorie o semplicemente abbiano al seguito un figlio nel passeggino. Il primo cittadino fa infatti sapere che l' abbattimento delle barriere architettoniche rimane una priorità e che considererà completata l' opera solo con la consegna dell' ascensore. Intanto la nuova scala all' interno della stazione e quella di approdo in darsena sono provviste di piccolo scivolo laterale perla conduzione delle biciclette a mano. Il concorso di idee L' intervento dal valore di 2,8 milioni di euro, realizzato da Rfi, rientra nel Protocollo Attuativo sottoscritto dalla Regione, Rfi, Autorità Portuale e Comune.

Il sindaco, affiancato dall' assessore regionali ai trasporti Andrea Corsini, ha ribadito che a breve verrà indetto un concorso di idee per la realizzazione di una stazione ponte. «Questi ritrova menti confermano che l' ipotesi di un interramento della stazione per quanto affascinante presenti molte difficoltà e in più crea problemi di dislivello per i binari dedicati ai traffici portuali. L' idea è quella di avere una grande piazza sopra i binari che da un lato permetta di guardare il centro città dall' altro di volgere lo sguardo al canale verso il mare». a un piccolo percorso museale. Lungo le pareti ha trovato posto il sarcofago ritrovato duranti i lavori del 1976. «Non siamo sorpresi - spiega il soprintendente Archeologia Belle Arti e Paesaggio Giorgio Cozzolino -; sapevamo che avremmo trovato tracce di strutture portuali e delle necropoli che correvano lungo la cinta muraria antica. La porzione delle mura e la sepoltura in anfora e i frammenti di elementi architettonici usati come materiali di recupero sono stati restaurati in collaborazione con il corso di restauro e conservazione dell' università di Bologna. Noi ci siamo occupati dell' allestimento dei reperti corredati da un apparato divulgativo per testimoniare la stratificazione millenaria che caratterizza la città e per far sì che la consapevolezza dei cittadini aumenti». Proseguono intanto i lavori per il vicino cavalcavia ferroviario, secondo il cronoprogramma, a novembre è prevista la posa del nuovo ponte, a dicembre l' apertura.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

PORTO

Traffici marittimi, agosto in rosso Movimentazione in calo del 23%

Dopo i dati positivi di luglio torna ad essere in forte flessione l' andamento delle merci sul canale

ALESSANDRO MONTANARI

Ravenna

PORTO

Traffici marittimi, agosto in rosso Movimentazione in calo del 23%

Dopo i dati positivi di luglio torna ad essere in forte flessione l'andamento delle merci sul canale

Aiutò i parenti delle vittime della Gokbel, la Turchia lo nomina console onorario

RAVENNA I dati del traffico portuale di agosto certificano come il "rimbalzino" di luglio, con il 2020 migliore del 2019, fosse dovuti soprattutto al pessimo andamento del movimento merci di quel mese nello scorso anno. Ad agosto l' anno in corso torna ad essere pesantemente in rosso rispetto a 12 mesi fa: sulle banchine del Candiano sono transitate 1,55 milioni di tonnellate. Mezzo milione in meno rispetto ad agosto 2019: un calo del 23,2%. Proiettato sui primi otto mesi dell' anno, la flessione è pari al 17,4%. Tra gennaio ed agosto 2020 sono state movimentate 12 milioni di tonnellate contro le oltre 15 del 2019. Male anche i container: -11,1% rispetto allo scorso anno, concentrati sui contenitori pieni (-12%). Rispetto ai primi otto mesi dello scorso anno, le merci secche (rin fuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione paria 11.740.846 tonnellate-sono calate del 18,8%. I prodotti liquidi, con una movimentazione pari a 2.716.237 tonnellate, hanno registrato una diminuzione dell' 11% (335 mila tonnellate in meno). Non hanno avuto in particolare seguito i buoni segnali del comparti agroalimentare registrati ad agosto: si registra una nuova brusca frenata. Autorità portuale sottolinea che «incide, innanzitutto, la contrazione della movimentazione delle farine che, dopo l' ottima performance di luglio, in agosto sono di nuovo in calo (-36,5%), pur senza perdere il segno positivo (+6,5%) sul progressivo di periodo gennaio -agosto». A preoccupare inoltre «è l' ennesima performance negativa dei cereali, categoria merceologica che sta registrando quest' anno il maggior calo nel porto di Ravenna (-83,1% in agosto e -58,5% negli otto mesi)». I materiali da costruzione sono in calo del 30,3%, i prodotti metallurgici del 25,2%. «Il clima di incertezza che si respira si sta riflettendo sulle consegne del materiale e nei prossimi mesi gli sbarchi nel nostro porto potrebbero subire ulteriori ribassi».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Porto

Bene lo sblocco del progetto Trattaroli

Voce ai lettori

Ora il sottopasso non diventi subito luogo di degrado

Bene lo sblocco del progetto Trattaroli

Gli scarichi che trasformarono Coccolia in Puzzolia

Le delibere approvate da Consiglio e Giunta comunale, frutto della collaborazione e di comuni impegni con Sapir, rappresentano per il porto un risultato straordinario che garantisce concrete prospettive sia per nuove aree di logistica e di servizio, sia per la progettazione in penisola Trattaroli di un nuovo terminal container che si avvarrà di fondali più adeguati per navi di maggior pescaggio. Scelte assunte in parallelo alle risorse che l' Autorità di sistema portuale destinerà a nuove banchine ed ai lavori di escavo dettati dal progetto di Hub portuale, grazie ad una concertazione molto efficace per il futuro dello scalo cittadino. Non dimentichiamo però che questi obiettivi si legano anche ai lavori di manutenzione necessari oggi affinchè la rimozione degli accumuli sia continua ed efficace in tutta l' asta del Candiano, mi permetto di evidenziare in particolare l' importanza degli interventi che richiede il bacino di evoluzione 'San Vitale'. Giannantonio Mingozzi, presidente di TCR, terminal container partecipato da Sapir e Contship.

Informare

Ravenna

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -23,2%

Nei primi otto mesi del 2020 il calo è stato del -17,4% Dopo il lieve rialzo del +1,5% registrato lo scorso luglio, il mese successivo il volume di traffico delle merci nel porto di Ravenna ha segnato nuovamente un forte calo del -23,2% essendo stato pari a 1,55 milioni di tonnellate rispetto a 2,02 milioni di tonnellate nell' agosto 2019. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 1,23 milioni di tonnellate (-27,4%) e quelle all' imbarco a 322mila tonnellate (-1,1%). Ad agosto 2020 i soli volumi traffico in crescita sono stati quelli dei rotabili e delle rinfuse petrolifere che hanno totalizzato rispettivamente 116mila tonnellate (+3,9%) e 217mila tonnellate (+6,6%). In calo, invece, le rinfuse solide con 677mila tonnellate (-31,1%), le altre rinfuse liquide con 124mila tonnellate (-22,7%), le merci convenzionali con 264mila tonnellate (-31,1%) e le merci in container con 158mila tonnellate (-13,9%). Nei primi otto mesi del 2020 il traffico totale movimentato dallo scalo portuale ravennate è stato di 14,46 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -17,4% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 1,50 milioni di tonnellate di rinfuse petrolifere (-13,5%) e 1,22 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (-7,8%), 6,00 milioni di tonnellate di rinfuse secche (-17,7%), 3,34 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-24,9%), 1,46 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-11,3%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 131mila teu (-11,1%) e 943mila tonnellate di carichi rotabili (-11,8%). Nei primi otto mesi di quest' anno il volume totale di merci allo sbarco è stato di 12,05 milioni di tonnellate (-19,8%) e quello di merci all' imbarco a 2,40 milioni di tonnellate (-3,3%).

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

«Attenzione, vogliono raddoppiare il porto»

La presidente dei Paladini Apuoversiliesi, Colacicco, scrive a Giani sul problema dell' erosione chiedendo un incontro. «Non c' è più tempo»

Cronache dal litorale

«Attenzione, vogliono raddoppiare il porto»

L'Aeroclub è in crescita «E ora la scuola di volo»

MASSA CARRARA «Buongiorno presidente e congratulazioni. Siamo a scriverle per chiederle un appuntamento a Firenze, o qui sulla costa, dove riterrà più opportuno. Dopo la recente mareggiata, il problema dell' erosione della spiaggia si è reso ancor più evidente». Inizia così la lettera che Orietta Colacicco, presidente dell' associazione Paladini Apuoversiliesi, ha inviato al neo presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. «Per noi Paladini - continua la lettera - da 21 anni il problema dell' erosione è sempre al primo posto, considerando il fenomeno, a Marina di Massa, un grave danno ambientale, ormai evidente anche nella zona di Vittoria Apuana, che si ripercuote negativamente su tutta l' economia del mare. Non c' è più tempo, il mare ora è arrivato alle case di guardianaggio, portandosi via altri 10-15 metri là proprio, come a Ronchi, dove era rimasta una profondità di spiaggia da 5 file di ombrelloni, ora ridotte a 3». «I balneari - dice ancora la Colacicco - invocano quanto noi sosteniamo da tempo, una soluzione che arriva dal Forum da noi promosso a Forte dei Marmi, per voce dei professori Mauro Rosi e Giovanni Sarti dell' Università di Pisa: superate come inutili e dannose le innumerevoli opere a mare, fra scogliere e pennelli che hanno solo spostato l' erosione più a sud, ci vuole un ripascimento come manutenzione ordinaria, prelevando la sabbia dalle zone di accumulo per portarla a quelle in erosione, vale a dire dalle imboccature e dalle aree sopraflutto dei porti di Viareggio e Carrara, le foci dei fiumi navigabili per il diporto di Arno e Magra e la cosiddetta "zona di convergenza" dalla Capannina di Forte alla Bussola, dove si trova in quantità considerevole. Ma è necessario terminare il ripascimento a Poveromo, previsto nel 2017 su 850 metri e realizzato solo ora su 350 metri, andando a ripascere tutta la costa apuana, dalla Partaccia al Cinquale». Ma c' è un altro grande pericolo che i Paladini denuciano e tentano di sventare, quello di un ulteriore allargamento del porto di Carrara, il vero responsabile dell' erosione a Marina di Massa. «Gli interventi, pianificati e programmati - prosegue infatti Orietta Colacicco -, con costi relativamente elevati, rischiano di essere vanificati dal progetto dell' ampliamento del porto di Carrara, che si sa è la principale causa di erosione, essendo innaturale. Addirittura nel 1802 la relazione Lizzoli sconsigliava la sua realizzazione, perché avrebbe portato a una perdita di 200 passi di spiaggia ogni 52 anni. Nel 2001 il Ministero dell' Ambiente bocciò il progetto, se ne parlò ancora nel 2014 e 2015 senza neanche considerare che chi vive a Marina di Carrara non teme l' erosione, ma un' altra esondazione come quella del Carrione nel 2014. Davanti a tutto questo l' Autorità Portuale della Liguria Orientale (di cui ora fa parte il porto di Carrara) da tempo insiste e ha inserito il progetto di ampliamento nel suo piano regolatore dei porti. A Carrara qualcuno va anche oltre e vuole non un ampliamento di una banchina, ma il raddoppio, con la realizzazione del porto turistico verso il Lavello. Un' ipotesi già accantonata anni fa. Eppure si continua». I Paladini non ci stanno e fanno appello a tutti. «Nostra idea - afferma la presidente - è quella di promuovere un dibattito pubblico fra i Comuni coinvolti, la Provincia, le categorie economiche, associazioni e cittadini, alla ricerca di una soluzione sostenibile per tutti. Su questa linea già 2 anni fa abbiamo prospettato una soluzione con la conversione del porto di Carrara in turistico, con una banchina per il commerciale, ma senza alcun ampliamento (anzi, meglio ridurre, ndr). Questa soluzione scongiurerebbe la possibilità che l' erosione acceleri e

darebbe nuovo impulso turistico a tutto il comprensorio apuoversiliese,

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

là dove il porto da noi pensato, con l' aiuto dell' architetto Tiziano Lera, il 'Porto del Marmo', grande come le marine in Francia, il porto che non c' è, verrebbe a essere centrale verso tutta la costa e la Lunigiana. Con uno sviluppo economico in chiave turistica, capace di portare benessere e nuova occupazione. E' un cambiamento, certo, ma crediamo che per le scelte debbano essere soppesate e confrontate le ipotesi, nel rispetto della loro sostenibilità. Ricordiamo che con lo sparire della spiaggia, in Apuoversilia, sono a rischio 3 miliardi di euro di fatturato e un esercito di 15mila occupati, senza contare l' indotto (giardinieri, artigiani, elettricisti, muratori imbianchini, collaboratori familiari) ed è a rischio l' immenso patrimonio immobiliare». Luca Cecconi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

con l' università di pisa

Grazie a un master profili più qualificati nel settore marittimo

FLAVIO LOMBARDI

LIVORNO

Consulenze gratuite per aziende turistiche grazie a un bando

Grazie a un master profili più qualificati nel settore marittimo

Amadio: «L'ospedale che si estende al Parterre è un progetto nefasto»

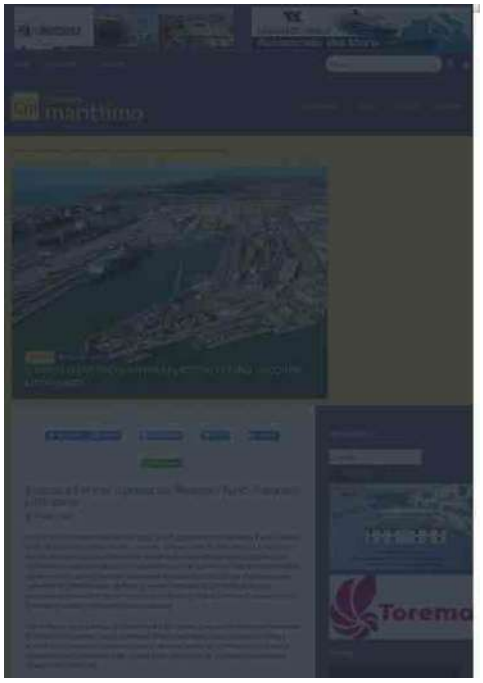
livorno Formare profili professionali altamente qualificati, in grado di gestire in modo sinergico gli aspetti tecnici e tecnologici, legali e manageriali, fondamentali per guidare l' innovazione del settore marittimo, portuale e logistico. È questo l' obiettivo del master di primo livello, "Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics", presentato nella sala Ferretti della Fortezza Vecchia di Livorno. Il Master è nato su idea di Federmanager ed è stato sviluppato nell' ambito dell' iniziativa ForMare Toscana dall' Università di Pisa in collaborazione con la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il percorso formativo è stato illustrato dal direttore del Master, Davide Aloini, e si rivolge idealmente ai neolaureati del vecchio e del nuovo ordinamento in ogni disciplina e a funzionari, professionisti e manager. La partecipazione è comunque aperta anche a persone non laureate, che potranno essere presenti con la qualifica di studente uditore. Il percorso multidisciplinare, della durata di 12 mesi, partirà a febbraio 2021 ed è articolato in sei moduli. Si sviluppa negli ambiti della digitalizzazione nel settore marittimo, della contrattualistica, delle assicurazioni marittime, dell' organizzazione dei porti e dei trasporti marittimi, del management e della internazionalizzazione. Complessivamente è prevista una didattica di 300 ore e un tirocinio in azienda di 500. Al termine del Master ci sarà la possibilità di effettuare un colloquio con una delle aziende partner del progetto. La frequenza al Master consente di acquisire 60 crediti formativi. Ai partecipanti che hanno seguito almeno il 70% delle attività ed hanno completato il progetto di lavoro finale sarà riconosciuto il diploma di Master. Le lezioni si terranno in presenza il venerdì e il sabato nella sede della Camera di Commercio. «Quello presentato è un importante salto qualità nella filiera formativa» ha dichiarato il dirigente Claudio Capuano - Si tratta di una iniziativa nata in tempo di lockdown che permette di ampliare le competenze di quelle figure manageriali che sono ricercate». Le iscrizioni sono aperte e si chiuderanno l' 11 gennaio. Il Master ha un numero chiuso: non più di 25 persone. Per informazioni rivolgersi all' Università di Pisa. --

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Corriere Marittimo

Livorno

Il porto di Livorno si prepara al Recovery Fund - Incontro città-porto



30 Sep, 2020 A Livorno si é incontrata la cabina di regia Città-Porto sul tema del Recovery Fund in ambito portuale presieduto dall' assessore comunale alla portualitá, Barbara Bociani. La riunione ha visto la presentarzione dello strumento Recovery Fund alla comunità portuale ed ha condiviso le proposte progettuali inviate dall' Autorità di sistema portuale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per accedere ai finanziamenti. Il Fondo per il rilancio i paesi comunitari in difficoltà vede attribuiti al nostro Paese dall' UE 209 miliardi di euro, un' occasione unica, oltre che per la nazione anche per la città di Livorno e il suo porto e per il comparto logistico integrato nel suo complesso. Alla riunione, che si è tenuta al Cisternino di Città, hanno preso parte, insieme al Presidente dell' Adsp MTS Stefano Corsini, il professor Paolo Dario della Scuola Sant' Anna di Pisa e Artes 4.0, la Capitaneria di porto di Livorno, Asamar, Spedimar, Confindustria,Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, CNA-autotrasporto, Lega delle cooperative e organizzazioni sindacali. La riunione è stata aperta dall' Assessora Bonciani che ha messo in evidenza gli obiettivi dell' incontro e l' opportunità derivante dal Recovery fund in termini di sviluppo futuro del porto e della città. 'Il recovery fund rappresenta un' opportunità eccezionale di sviluppo per il porto e la città' afferma l' assessora Bonciani 'Per ottenere il massimo in termini di finanziamento è opportuno favorire un lavoro progettuale condiviso fra Adsp MTS, Comune di Livorno, Regione e comunità portuale che permetta di sostenere un pacchetto progettuale che tenga conto delle priorità individuate dalla Commissione Europea e dal Governo Italiano e delle necessità di sviluppo del sistema città-porto. Per far questo è necessario alzare l' asticella del dialogo fra comunità portuale e istituzioni favorendo un lavoro congiunto all' altezza di rispondere alla sfida, con lo scopo di migliorare lo sviluppo economico e sociale del territorio.' Nel corso della riunione il Prof. Paolo Dario ha illustrato le priorità alla base del finanziamento europeo, gli obiettivi del Governo Italiano e i requisiti che devono avere i progetti presentati per essere ammessi al finanziamento. Nella sua presentazione Dario è partito da un' analisi della situazione economica del Paese e dell' opportunità offerta in termini di ripartenza e sviluppo dallo strumento, chiarendo aspetti di merito rilevanti, fra i quali i principali requisiti che devono possedere i progetti presentati. I progetti dovranno promuovere la coesione economica, sociale e territoriale dell' Unione europea , mitigare l' impatto economico e sociale della crisi e sostenere le transizioni verdi e digitali. Innovazione ed economia Green costituiscono due parole chiave su cui impostare un progetto di sviluppo del sistema città-porto. Il Presidente dell' Adsp MTS Stefano Corsini ha presentato alla città e alla comunità portuale i progetti già presentati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul Recovery Fund aprendo un confronto con la città e la comunità portuale con l' obiettivo di ottenere eventuali suggerimenti e integrazioni. L' obiettivo è di favorire la presentazione di una progettualità che sia in linea con quelli che sono gli obiettivi europei e nazionali previsti per il Recovery Fund e che vada incontro alle esigenze della comunità portuale e della città. Per accedere a questi finanziamenti, la progettualità che verrà presentata dovrà attenersi a quelli che sono i requisiti della Comunità Europea e anche agli obiettivi stabiliti dal Governo italiano. L' Assessora Bonciani e il Presidente Corsini concordano sulla necessità di favorire un coordinamento fra i progetti presentati da Adsp MTS al Ministero e quelli che saranno presentati dal Comune in sinergia con la Regione Toscana nell' ambito dello sviluppo della logistica e della portualità, in modo da ottimizzare gli sforzi. Questo, nell' ambito della portualità, significa in particolare favorire la realizzazione

di infrastrutture che siano

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

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

calata italia/autorità marittima

Il nuovo asfalto fonoassorbente ha ridotto i rumori sul porto

ELBA

L'ultimo saluto a Italo Bolano Zini: «Un museo a suo nome»

Un appello per l'operatrice ecologica

Il nuovo asfalto fonoassorbente ha ridotto i rumori sul porto

portoferraioL' asfalto fonoassorbente posizionato con la nuova pavimentazione realizzata dall' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale al porto di Portoferraio, in calata Italia, tra Piazza Citi e la rotonda di Viale Elba, ha ridotto notevolmente il rumore. L' intervento è stato effettuato a giugno ed ora c' è la certificazione del risultato raggiunto: l' intensità sonora del passaggio di veicoli sul fronte del porto di Portoferraio si è dimezzata, con una riduzione di oltre tre decibel. La nuova pavimentazione stradale a bassa emissione sonora è stata realizzata per rispondere alle esigenze più volte espresse da chi risiede e lavora sul porto. L' intervento è finanziato integralmente dal Programma Italia-Francia Marittimo (Progetto Rumble). «Nonostante le difficoltà dell' emergenza Covid-19 - fanno sapere dall' Autorità di Sistema Portuale - sono numerosi gli interventi realizzati nell' ambito del programma "Blue Port 2030", lanciato a marzo 2019. A luglio dell' anno scorso il lancio della App "Monica-On Board" che informa in tempo reale i passeggeri su arrivi, partenze e ritardi. Poi gli "Smart Totem" che accolgono sensori e pannelli informativi sulle banchine del porto». Sono in programma realizzazioni focalizzate sulla riduzione dell' impatto delle attività portuali sul delicato contesto urbano ed insulare di Portoferraio e dell' Elba, con implementazione di soluzioni innovative per la riduzione del rumore generato dalle navi. «L' Autorità di Sistema ha voluto iniziare dalle esigenze dell' Isola con interventi e servizi concreti a vantaggio di passeggeri e residenti - dice Antonella Querci, dirigente dell' Adsp-Mts" - Con il nuovo Piano Operativo Triennale, a queste azioni di breve periodo sarà affiancata un' ambiziosa strategia per connettere l' Isola (transizione digitale) e per la sostenibilità (transizione ambientale ed energetica): se riusciremo ad agganciare le nuove priorità europee e nazionali, l' Adsp potrà fare dell' Elba una punta avanzata ed integrata, sottraendola alla perifericità che colpisce tanti territori insulari ed aree interne». --

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Il nostro capannone è distrutto Siamo in ginocchio, ora aiutateci»

Ex Tubimar, la Cpm è una delle aziende più colpite dal rogo del 16 settembre: «Là dentro c' era di tutto»

Ancona
La notte d'inferno al porto
«Il nostro capannone è distrutto Siamo in ginocchio, ora aiutateci»
Un terzo dell'area torna agibile «Spazi alle aziende danneggiate»

di Pierfrancesco Curzi «Siamo in ginocchio, per limitare i danni vogliamo sapere cosa è accaduto alle nostre barche dentro il capannone. Se non fosse stato per la solidarietà ricevuta sarebbe stata molto più dura». Cristiana Belardinelli è l' Amministratore unico del cantiere navale Cpn, titolare della concessione di un pezzo di capannone all' interno dell' ex Tubimar andato distrutto dal rogo del 16 settembre scorso. A due settimane esatte dalla notte d' inferno, una parte dei traffici e della logistica è ripartita grazie al lavoro e agli sforzi dell' Autorità portuale. L' unica realtà davvero colpita a fondo è proprio il Cpn della famiglia Belardinelli che può contare sulla sede principale, sempre alla Zipa ma in via Mattei, ma che contava molto su quel capannone. Il tempo passa e i vertici Cpn non conoscono ancora i danni alla loro porzione di ex Tubimar: «Lì dentro non si può entrare per motivi di sicurezza e di assicurazione - spiega Cristiana Belardinelli - ma noi dobbiamo sapere al più presto cosa dire ai nostri clienti. Nel capannone al momento del rogo c' erano manufatti per Fincantieri, Crn, Cantiere delle Marche e un prototipo di grande valore: un catamarano elettrico che era arrivato da Marotta tre giorni prima che scoppiasse l' inferno. Avevamo anche realizzato delle pale eoliche particolari commissionate dalla Comunità Europea da fornire alla Capitaneria di porto a Brindisi. In più vorremmo sapere cosa è successo alle due imbarcazioni ecologiche 'Pelikan' per la Garbage. Per fortuna lo yacht che abbiamo costruito per l' imprenditore Casoli, realizzato anche dentro quel capannone, è stato consegnato ad agosto». Dopo il danno, ancora da quantificare per la Cpn, la necessaria ripartenza: «L' Autorità portuale, il suo presidente Giampieri, e il sindaco Mancinelli si sono dati da fare, ci vogliono aiutare, ma la faccenda è molto più grande di loro - aggiunge l' amministratore unico di Cpn - Qui dobbiamo trovare in fretta una soluzione altrimenti si chiude, la stessa fretta con cui i nostri clienti chiedono informazioni sui loro prodotti. Inoltre, c' è da tutelare la forza lavoro, tra le 50 e le 70 persone, diretti e indotto. Una parte sono andati a lavorare a Ravenna grazie a ditte amiche. In generale possiamo puntare su un Consorzio che ci consente di attivarci con altre realtà produttive, oltre Ravenna la Croazia, ma anche Civitanova Marche, ma si tratta di soluzioni per il breve periodo. Noi dobbiamo disporre di un' area dove poter produrre. Come Cpn non ci vogliamo spostare da qui, non è nostra intenzione lasciare Ancona, ma se saremo costretti non ci penseremo due volte». Infine l' incendio di quella notte e le cause: «Non spetta a noi arrivare alle conclusioni, una cosa è certa, noi siamo le vittime totali di questo terribile episodio».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il segretario generale dell' Autorità portuale

Un terzo dell' area torna agibile «Spazi alle aziende danneggiate»

Ancona

La notte d'inferno al porto

«Il nostro capannone è distrutto Siamo in ginocchio, ora aiutateci»

Un terzo dell'area torna agibile «Spazi alle aziende danneggiate»

Un terzo del capannone ex Tubimar torna a disposizione e pienamente agibile, l' Autorità portuale pronta a dare in concessione gli spazi vuoti a favore delle aziende danneggiate dall' incendio del 16 settembre scorso. I capannoni dal numero 1 al numero 4 sono perfettamente agibili. Il numero 1 è tornato a disposizione della Icop e il 4 della Omec, mentre il 2 e il 3, vuoti prima del maxi-rogo, sono pronti per essere dati in concessione: «Abbiamo comunicato il provvedimento ai diretti interessati - sottolinea il segretario generale dell' Autorità portuale di Ancona, Matteo Paroli - le aziende colpite dall' incendio che vogliono utilizzare quei due capannoni lo possono fare anche da subito. Ancora non abbiamo ricevuto richieste, ma credo che sarà questione di tempo. I tempi amministrativi per l' affidamento delle concessioni sono molto rapidi, altro vantaggio per favorire la ripresa». Purtroppo la sezione 4.1 dell' ex Tubimar, in concessione a Fincantieri, non potrà essere utilizzata anche se non coinvolta dalle fiamme: il muro portante è collegato a quello della Ase, sezioni 7 e 8, andati invece completamente distrutti. Per gli altri, dal 5 al 13, nessuna chance di recupero in quanto si tratta di aree inagibili se non distrutte, alcune completamente. Il cantiere Cpn è stato interessato parzialmente dalle fiamme, ma per recuperare il materiale e le imbarcazioni all' interno dell' area dovrà essere presentata una perizia tecnica specifica. L' area resta ridotta ad uno scheletro in attesa della conclusione delle indagini e dello svolgimento delle delicate perizie assicurative: «Soltanto allora potremmo procedere alla demolizione dei manufatti e alla riprogettazione della Tubimar che verrà» aggiunge Paroli. Impossibile prevedere i tempi.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

Porti, traffici giù del 21% ma gli scali del Sud si difendono dalla crisi

Primo Piano Napoli

L'economia

Porti, traffici giù del 21% ma gli scali del Sud si difendono dalla crisi

Nautica, aziende napoletane in "esilio" dal 17 ottobre tutte in vetrina a Bologna

LO STUDIO Nando Santonastaso Il Covid affonda di quasi il 4% il trasporto marittimo globale e del 21% i volumi di import ed export della portualità italiana: ma la buona notizia è che a tenere meglio sono gli scali meridionali, capaci di registrare performance superiori alla media nazionale. Il dato, che si aggiunge a quelli contenuti nel settimo Rapporto annuale Italian maritime economy curato da Srm, la Società di ricerche e studi sul Mezzogiorno diretta dall' economista Massimo De Andreis e collegata al Gruppo Intesa Sanpaolo, appare a prima vista sorprendente. In realtà, come spiega Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di Srm, il merito è dei prodotti agroalimentari che la pandemia non ha bloccato al pari di altre e altrettanto importanti produzioni, industriali in primo luogo. I porti del Mezzogiorno hanno cioè potuto beneficiare di un flusso continuo di merci destinate al consumo alimentare anche in chiave di export e la differenza rispetto agli scali del Nord, da Genova a Trieste, si è fatta sentire sia pure in un contesto di generale rallentamento. Del resto, spiega il Rapporto Srm che sarà presentato stamane alla Stazione marittima di Napoli nell' ambito della due giorni dedicata allo Shipping Naples, da questi stessi porti transita ben il 43% del totale del trasporto marittimo italiano. È un dato che non molti sottolineano (anche per ragioni strumentali, evidentemente) ma che dà la dimostrazione di quanto potenzialmente la portualità meridionale potrebbe garantire al territorio e al Paese se solo fosse messa al centro delle politiche di sviluppo nazionali. LA SFIDA La piena attuazione delle Zes resta l' obiettivo di fondo (ancorché zavorrato, purtroppo, dai ritardi nell' attuazione delle norme di semplificazione che pure già esistono) ma, come evidenzia l' accurato lavoro dei ricercatori di Srm, si potrebbe fare anche altro. Ad esempio, iniziare a realizzare e senza vincoli burocratici i lavori portuali per circa 4 miliardi che sembrano immediatamente già cantierabili ma che invece restano ancora al palo, frenando progetti di crescita anche occupazionale di cui ci sarebbe un gran bisogno per accompagnare segnali di ripresa non del tutto trascurabili. Lo dimostra il fatto che un grande investitore marittimo olandese ha messo gli occhi addosso al porto di Cagliari (dove mancano ancora i terminalisti) per trasformarlo in un nuovo epicentro del proprio traffico mediterraneo. O la grande attesa che accompagna gli investimenti turchi per il porto di Taranto, considerato una probabile testa di ponte per l' attuazione della Nuova via della seta (anche se, spiega il Rapporto, non è trascurabile il fatto che da qualche tempo i cinesi abbiano potenziato i collegamenti ferroviari con l' Europa). Ma significativa in questo contesto è anche la decisione di un colosso come il gruppo Msc di puntare come hub sul porto di Gioia Tauro che può fare attraccare anche le navi di maggiore tonnellaggio, a differenza di quanto accade negli altri scali del Sud (non a caso il porto calabrese, nonostante gli enormi ritardi soprattutto nel collegamento con la rete ferroviaria nazionale, è quello che ha registrato la migliore performance prima della pandemia). I FONDI Naturalmente, come detto, si tratta di investimenti da incoraggiare per evitare che restino isolati, come continua ad accadere da troppo tempo. Srm propone perciò alla politica nazionale di farsene carico impostando la programmazione dei nuovi fondi strutturali, quelli della programmazione 2021-2027, con strategie mirate per promuovere lo sviluppo dei porti meridionali. Puntare sulla portualità meridionale e sul sistema logistico del Sud scrive Srm potrebbe essere una soluzione per rendere più competitivi

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

i nostri porti e allo stesso tempo impostare una Virusexit strategy. Intanto bisognerà anche incoraggiare le imprese della logistica che restano un segmento di straordinaria importanza per lo sviluppo del sistema del trasporto marittimo: il Rapporto evidenzia che su un pannel di 400 imprese manifatturiere, la stragrande maggioranza esternalizza abitualmente la logistica sia in chiave di export che di import: esiste dunque uno spazio enorme offerto dal sistema industriale a chi si è specializzato in questo comparto. Naturalmente occorrerà prevedere clausole contrattuali che favoriscano le imprese logistiche ma su questo punto la sensazione è che bisognerà colmare una distanza ancora molto ampia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli, traffico congestionato a Levante. Trasportounito scrive all' autorità portuale

Ai problemi strutturali si è aggiunta da qualche mese la chiusura della strada tra i varchi Carmine e Bausan. E via dei Bacini va periodicamente in tilt

Il traffico interno di Levante del porto di Napoli continua ad essere congestionato, tra cantieri di riparazione, nuove asfaltature e una cronica "compressione" dovuta alla struttura stessa dello scalo. Per questo, Trasportounito ha scritto al presidente dell' Autorità di sistema portuale, Pietro Spirito, per chiedere un «incontro urgente» sulle difficoltà quotidiane degli autotrasportatori di container che entrano ed escono dai terminal Conateco e Soteco, in particolare muovendosi lungo via dei Bacini. Un incontro per stabilire «iniziative che si possono adottare per arginare questo stato di cose», scrive Attilio Musella segretario Regione Campania di Trasportounito. «Come sicuramente saprà», scrive Musella a Spirito, «ai problemi strutturali presenti nello scalo partenopeo si è aggiunta, da diversi mesi, la chiusura del tratto stradale compreso tra il Varco Carmine ed il Varco Bausan che ha causato la forzosa deviazione su via dei Bacini anche del traffico di autoveicoli non commerciali. Può facilmente capire che tutto ciò non può essere sopportato dalle imprese di autotrasporto già fortemente vessate dall' operatività delle società terminalistiche». Lunghe code, lunghe ore di attesa per le operazioni di carico e scarico, «con l' inevitabile ricadute sulle nostre imprese. Alla luce di quanto detto le chiedo un incontro per analizzare la situazione attuale e verificare anche tutte le iniziative che avevamo concordato prima del lock-down. Le chiedo ulteriormente - conclude Musella - di intercedere con la società Conateco affinchè migliori le proprie attività che dovrebbero essere a favore della collettività».

Sea Reporter

Napoli

Al porto di Napoli tornano le navi di MSC Crociere

Sarà possibile partire da Messina per una vacanza in piena sicurezza. MSC Crociere, una delle compagnie più presenti a Messina e in Sicilia che negli anni ha scelto il porto cittadino per gli itinerari delle sue navi di ultima generazione, ritornerà dal 22 ottobre nella città peloritana con MSC Magnifica per 7 suggestive crociere di 10 giorni verso il Mediterraneo orientale e il Tirreno. Sarà quindi possibile partire in crociera da Messina alla scoperta della Valletta (Malta) , Pireo e Katakolon (Grecia) , Civitavecchia/Roma , Genova e Livorno per fare poi rientro a Messina dopo 10 giorni. L' ultima toccata a Messina è prevista al momento per il 20 dicembre . L' ottima notizia per la comunità portuale locale è stata diffusa oggi dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega . Giorno 29 settembre u.s., in videoconferenza, MSC Crociere ha presentato alle autorità che operano in porto - AdSP , Capitaneria di porto , Dogane , Sanità marittima , ASP , Polizia Marittima e Guardia di Finanza , oltre all' Assessore al Turismo del Comune di Messina - il nuovo Protocollo Operativo Precauzionale che la Compagnia ha predisposto per la ripresa delle operazioni, sviluppando dettagliate e rigorose procedure per la salute e la sicurezza dei propri ospiti, dei membri dell' equipaggio ma anche degli operatori portuali e della cittadinanza dei porti che ospiteranno le navi. L' approccio è focalizzato su tutte le fasi dell' esperienza di crociera dalla prenotazione, all' itinerario e al ritorno dei crocieristi a casa avvalendosi delle più aggiornate tecnologie e tecniche per la prevenzione e l' eventuale pronta risposta a casi di contagio. Il nuovo protocollo è stato messo a punto dalla Compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali e prevede l' adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico , tra cui: tamponi antigene per tutti gli ospiti e per l' equipaggio prima dell' imbarco sulla nave; escursioni " protette " organizzate esclusivamente dalla Compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad un minor numero di passeggeri; nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet; servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato. "Già da mesi gli Uffici dell' Ente stanno lavorando in vista della ripresa del traffico crocieristico e il ritorno di MSC , uno dei principali player del settore e compagnia leader per le presenze a Messina , ci fa ben sperare su un possibile, seppur cauto, riavvio in massima sicurezza per tutti. MSC Magnifica , infatti, scalerà in città ogni 10 giorni fino al 20 dicembre, per la coda di quel che resta della stagione 2020, mentre è già in corso la riprogrammazione per il 2021 che, come di consueto, dovrebbe riprendere nel mese di marzo" dichiara Mario Mega . "Nei prossimi giorni apriremo, insieme all' Assessore al Turismo del Comune di Messina , un' interlocuzione con MSC per presentare i nuovi itinerari e le iniziative del Comune, pur nella consapevolezza che in questa fase ancora emergenziale le escursioni dei crocieristi saranno gestite in modo 'protetto' direttamente dalla Compagnia. L' obiettivo è quello di riattivare il significativo circuito economico che le crociere assicurano non solo alle attività portuali, ma anche al territorio". " Messina è una città strategica per MSC Crociere perché offre la possibilità di raggiungere un buon bacino d' utenza tra coloro che qui intendono iniziare e terminare le crociere e anche per i turisti in transito grazie alle numerose bellezze paesaggistiche e culturali che è possibile visitare durante la sosta delle navi in porto" afferma Leonardo Massa , Managing Director Italia della Compagnia . "Per questa ragione abbiamo inserito Messina tra le destinazioni dell' itinerario di MSC Magnifica , che sarà la seconda nave della Compagnia a riprendere il mare dopo lo

stop globale" conclude Massa . Alla videoconferenza del 29 settembre con MSC Crociere era presente

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Sea Reporter

Napoli

anche l' Assessore Caruso . "L' Assessorato al Turismo del Comune di Messina si rende disponibile a mettere a disposizione di MSC percorsi turistici recentemente strutturati per essere fruiti in sicurezza dai croceristi, opportunamente guidati, per visitare e conoscere la Città con le sue peculiarità storiche , architettoniche e ambientali . Una proficua collaborazione tra Comune , Autorità di Sistema e MSC Crociere potrà certamente mettere in atto la graduale ripresa del turismo crocieristico a beneficio del territorio e naturalmente dell' utenza. Messina ha intrapreso infatti un percorso virtuoso di accoglienza e promozione della sua bellezza legata al porto, allo stile dei suoi Palazzi , alle fortificazioni da cui ammirare lo Stretto di Messina e ai Monti Peloritani che la circondano".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

The Medi Telegraph

Napoli

Così il porto traina la crescita di una città

Napoli - «I temi dello shipping non si esauriscono nel porto di Napoli ma coinvolgono il territorio. Interagiscono con il tessuto della città metropolitana. Ecco perché possiamo interpretare il porto come volano di sviluppo capace di svolgere una funzione interculturale e creativa generatrice di crescita economica, di alta formazione, di

Napoli - «I temi dello shipping non si esauriscono nel porto di Napoli ma coinvolgono il territorio. Interagiscono con il tessuto della città metropolitana. Ecco perché possiamo interpretare il porto come volano di sviluppo capace di svolgere una funzione interculturale e creativa generatrice di crescita economica, di alta formazione, di ricerca e cultura. Un Polo in grado sviluppare in questa direzione l' intera area metropolitana. L' Istituto di ricerca su Innovazione e servizi per lo sviluppo del Consiglio nazionale delle Ricerche è presente fin dalla prima edizione della Naples Shipping Week, partecipando anche alle edizioni genovesi, con un crescendo di impegno e di riconoscimento delle professionalità di cui è portatore». Lo ha affermato lunedì scorso Massimo Clemente, direttore dell' Iriss-Cnr in apertura del dibattito 'La città va in porto: cultura, ricerca e sviluppo. Visioni per una progettazione condivisa' svoltosi nella sala conferenza della sede Acen di Napoli. Una sfida, quella lanciata da Clemente, le cui radici e potenzialità sono state illustrate da Umberto Masucci, presidente Propeller club e Naples Shipping Week: «Dopo 15 anni di stallo si è finalmente ripartiti grazie all' intensa azione svolta dal presidente dell' Autorità Portuale, Pietro Spirito con il quale c' è stata una proficua collaborazione. La stazione metro che sta per arrivare al porto, il restauro dell' Immacolatella vecchia che sarà l' emblema del porto stesso, il completo rifacimento del Molo Beverello. Sono tre opere fondamentali accanto alle quali realizzeremo anche un grande museo del mare e delle migrazioni. Questa realtà sarà centrale per l' intera città. Tutto questo si è potuto realizzare grazie alla grande unità del cluster marittimo portuale e alla sinergia con gli stakeholder pubblici e l' università». Proprio il presidente dell' Autorità portuale, Pietro Spirito ha aggiunto: «Il porto è uno snodo, un luogo di passaggio e transito nel quale si riordinano le rotte di passeggeri e merci. La nostra storia parla di insediamenti portuali fortemente integrati nel tessuto e nell' economia della città. Il porto fin dagli albori è dentro la radice di Napoli stessa, uniti in un rapporto inscindibile. Dobbiamo trovare gli strumenti adatti per valorizzare questa straordinaria sinergia». Sulla radice storica del rapporto tra città e porto si è soffermato anche Alessandro Castagnaro, professore di Storia dell' Architettura all' Università Federico II di Napoli: «Uno degli aspetti principali del porto di Napoli è il forte legame con la città che risale al tempo dei romani. Un rapporto che non deve essere interrotto. Il porto si adegui piuttosto alle esigenze attuali che sono mutate. Napoli grazie al Porto riceve turismo, aziende, commercio, con un forte aspetto occupazionale che fa da corollario. Serve una sinergia tra le varie forze in campo una rete che esalti le singole realtà. Lo si deve fare in tempi rapidi, serve un' accelerazione per non restare fanalino di coda del Mediterraneo». Per Luigi Nicolais, coordinatore Cts Città della Scienza, «si deve partire dal progetto della metropolitana di Napoli, un progetto da imitare. Napoli ha la necessità di un grande progetto visionario da presentare all' Europa. Un grande progetto e lavorare per piccoli passi».

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Cantiere Porta ovest è in arrivo l' ultimo ok per sbloccare i lavori

`Messineo: aspettiamo dal Ministero il placet al passaggio di ramo d' azienda `I guai giudiziari ed il nodo «proprietà» fermano l' opera in corso da quasi 10 anni

Diletta Turco

Primo Piano Salerno

L'urbanistica, le incompiute

Cantiere Porta ovest è in arrivo l'ultimo ok per sbloccare i lavori

Trincerone est al palo per il lungo contenzioso tra Comune e aziende

Questione di giorni, al massimo una settimana. Arrivano direttamente da Roma notizie, al momento non del tutto ufficiali, sullo sblocco da parte del ministero dello Sviluppo Economico del nodo proprietà del cantiere di Porta Ovest. E della assegnazione dello specifico ramo d' azienda al consorzio Arechi, che sta portando avanti i lavori in fitto. «Stiamo aspettando - dice al riguardo Francesco Messineo, segretario generale dell' autorità di Sistema del mar Tirreno Centrale, nonché responsabile del cantiere Porta Ovest - la conferma da parte del ministero dello Sviluppo Economico dell' autorizzazione definitiva alla cessione del ramo d' azienda. È, per noi, una novità determinante per il futuro dei lavori. Perché, una volta avuto l' ok ministeriale, potremmo procedere immediatamente con il formale decreto di assegnazione dei lavori già per ottobre». E, soprattutto, il passaggio di Porta Ovest alla completa titolarità del consorzio darebbe anche una maggiore contezza sui tempi residui necessari a completare l' intervento oramai in costruzione da quasi dieci anni. I PASSAGGI Due i passi che avevano consentito al consorzio Arechi di poter prendere in mano il cantiere letteralmente messo in ginocchio dai continui stop and go dovuti ai problemi giudiziari che hanno accompagnato la gestione Tecnis. Almeno fino al 2017, anno in cui viene ufficialmente determinato il fallimento dell' ex colosso catanese dell' edilizia. Prima, la partecipazione al bando per poter rilevare il ramo d' azienda relativa ai cantieri del solo territorio regionale. E poi la possibilità di prosecuzione del fitto del cantiere fino al passaggio definitivo di proprietà. Proprio durante l' ultima riunione prima della pandemia, ossia quella di metà gennaio al ministero dello Sviluppo Economico, c' era stato il primo confronto con il nuovo gruppo industriale, ossia la D' Agostino, che aveva rilevato tutti i cantieri Tecnis. Proprio i rappresentanti dell' azienda, in sede ministeriale, avevano sottolineato come per alcuni cantieri «si attende - si legge nel verbale - il compimento dei passaggi procedurali inerenti al subentro del soggetto cessionario delle attività Tecnis ed esecutore dei lavori». L' ITER A distanza di circa nove mesi, dunque, l' iter in questione sembra essere vicinissimo alla conclusione. «In questo modo - continua Messineo - con la Tecnis potranno essere chiuse definitivamente tutte le pendenze amministrative e contabili relative ai lavori svolti fino al 2017 e che, per tutta la questione giudiziaria che ha accompagnato il cantiere, restano ancora da chiudere. Serve l' autorizzazione del ministero a concludere il percorso congiunto tra Tecnis e Porta Ovest. Senza questo ok ministeriale, sia i commissari straordinari dell' azienda, sia l' autorità di sistema non potevano in alcun modo formalizzare il passaggio effettivo di titolarità del cantiere. Sebbene tutte le pratiche, tutte le relazioni e tutti i documenti necessari a terminare l' era Tecnis e iniziare quella Consorzio Arechi sono pronti da mesi e mesi». Un tassello, dunque, fondamentale quello atteso dai vertici dell' authority unica per poter ripartire con gli scavi non solo nella zona del Cernicchiara, ma anche in quella di via Ligea, dove si sono concentrati i maggiori ritardi nella prosecuzione degli interventi. Eppure, il primo scoglio tecnico, quello più complicato, era stato superato ad inizio anno, prima del lockdown dovuto alla pandemia. Era arrivato a metà febbraio, direttamente negli uffici romani, il doppio nulla osta da parte del ministero dei Trasporti e dei vertici della Società Autostrade Meridionali al piano di gestione della sicurezza per la riapertura dei lavori di scavo al cantiere di via Ligea di

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Porta Ovest. Da gennaio 2019 il cantiere delle gallerie è sì ripreso, ma a metà, esclusivamente sul fronte nord, ovvero quello del Cernicchiara. Ancora fermi, invece, gli interventi sul lato sud, quello vicino al porto, proprio per via del mancato accordo tecnico-amministrativo tra tutti i soggetti coinvolti. Oltre che, ovviamente, per l' emergenza sanitaria che ha decretato un nuovo, lungo stop ai lavori. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Brindisi

BRINDISI: CAPITANERIA DI PORTO ED ENEL INSIEME VERSO UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

Arriva dal porto di Brindisi un nuovo impulso verso la mobilità sostenibile grazie alla sinergia tra la Capitaneria di Porto ed Enel Produzione. Brindisi-Enel, a Brindisi, da sempre attenta e sensibile ai problemi di natura ambientale e vicina alla Autorità marittima, ha voluto ancora una volta dare il proprio contributo promuovendo questa iniziativa che si concretizzerà giovedì prossimo 1 ottobre alle ore 12.00 davanti alla Capitaneria di porto con la consegna di un' auto 'full electric', ad emissioni zero, per le attività che la Guardia Costiera svolge sul territorio brindisino. Il progetto nasce dal comune intento della Capitaneria di porto e di Enel di puntare alla mobilità sostenibile, in grado di diminuire l' impatto ambientale e in particolare l' inquinamento atmosferico migliorando la qualità dell' aria. Piccolo ma significativo passo verso la maggiore sensibilità ambientale, in linea con gli obiettivi e le funzioni proprie della Guardia costiera a salvaguardia dell' ambiente marino e costiero. Oltre alla prioritaria attribuzione della salvaguardia della vita umana in mare e della sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, infatti, la Guardia Costiera, funzionalmente dipendente anche dal Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del mare, svolge compiti connessi alla tutela dell' ambiente marino e costiero, sia per la ricchezza del patrimonio naturalistico nazionale, sia per i rilevanti interessi sociali ed economici coinvolti nell' utilizzo delle relative risorse. Si tratta di un' attività di tutela costante e puntuale, supportata da una componente operativa capace di esprimere specifiche competenze e una presenza territoriale capillare e qualificata, che opera non soltanto in mare -attraverso la sorveglianza e l' accertamento delle violazioni in materia di tutela delle acque dall' inquinamento-, ma anche a terra, in particolare relativamente al''attività di repressione di qualsivoglia forma di abusivismo, alterazione, compromissione ed illecito sfruttamento delle componenti ambientali, all' attività di monitoraggio e verifica sugli scarichi in mare sia provenienti da terra, che da navi, aeromobili e piattaforme, nonché alla sorveglianza e all' accertamento degli illeciti in violazione della normativa in materia di rifiuti e alla repressione dei traffici illeciti dei rifiuti. Si ricorda che la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Brindisi è attiva ininterrottamente, 24 ore su 24, e può essere contattata telefonicamente al numero 0831521022 o all' indirizzo e-mail cpbrindisi@mit.gov.it mentre, per le sole emergenze in mare, attraverso il 'Numero Blu' 1530.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

Intesa tra Autorità portuale e Asi per l' uso di 10 palazzine

A LEZIONE DI LEGALITÀ
L'INIZIATIVA PER LE CLASSI ELEMENTARI
Intesa tra Autorità portuale e Asi per l'uso di 10 palazzine
I poliziotti tornano a scuola per regalare diari ai bambini
Ieri alla Giusti l'iniziativa «Il mio diario» promossa dalla questura e dal Miur
Vertice sicurezza per il Giro d'Italia
Celebrata la ricorrenza di San Michele Arcangelo

Il Consorzio Asi (Area di Sviluppo Industriale) di Taranto e L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio hanno siglato un' intesa che regolamenta l' uso di dieci palazzine insistenti sul Molo Polisettoriale del Porto di Taranto. A sottoscrivere l' accordo sono stati i massimi esponenti dei due enti, Costanzo Car rieri per l' Asi, e Sergio Prete per l' Authority, che hanno così superato le criticità che sin qui avevano di fatto frenato l' utilizzo degli immobili. «La costruzione di una visione condivisa - è detto in una nota dell' Asi - e la realizzazione di un percorso che tenesse conto dell' interesse generale della comunità, unita alla volontà di contribuire concretamente al superamento della crisi del territorio, hanno permesso al Consorzio e all' Autorità portuale di dare un esempio concreto di sinergia e leale collaborazione tra enti che sicuramente produrrà un impatto significativo nella rigenerazione economica e sociale del territorio». AUTORITÀ PORTUALE Il presidente Sergio Prete L' intesa raggiunta nei giorni scorsi dai due enti comporterà l' imminente avvio da parte del Consorzio Asi di un bando che consentirà l' insediamento di nuove attività collegate o connesse alle destinazioni d' uso previste nel Piano Regolatore Portuale permettendo in tal modo l' attrazione di nuovi investimenti in grado di rilanciare la crescita economica e occupazionale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Port days, tre giorni dedicati allo scalo jonico anche con gli stand

Concluso il primo esame
Adesso tocca al Mise
fare il punto sull'ex Ilva

Port days, tre giorni dedicati allo scalo jonico anche con gli stand

Shell InventaGiovani in partenza a ottobre

Nasce Rete Confidi Puglia per garantire le imprese

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto è promotrice della seconda edizione dei «Taranto Port Days», in programma nel Porto di Taranto dall' 8 al 10 ottobre prossimi. Per tre giorni, la città darà vita ad un percorso di valorizzazione della portualità attraverso la realizzazione di momenti educativi-artistico-culturali e talk dinamici direttamente connessi al tema del mare, dell' innovazione e dello sviluppo sostenibile. «Durante i Taranto Port Days, lo scalo jonico - è detto in una nota - sarà aperto alla cittadinanza ed alla comunità digitale, divenendo crocevia di storie e identità grazie all' esperienza diretta che in molti potranno vivere dell' infrastruttura in modalità sia fisica che virtuale». Nei tre giorni sarà, inoltre, allestito un «Port village», area espositiva con stand dedicati alla cultura del mare e alle diverse realtà che animano il porto di Taranto oltre che a spazi interattivi, laboratoriali e di degustazione. Nell' ambito del calendario di eventi dei Taranto Port Days, l' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio è promotrice dei Falanto Awards, kermesse che, nella serata del 10 ottobre, vedrà sul palco dei Port Days i players che hanno contribuito alla promozione della città portuale di Taranto come destinazione crocieristica e meta turistica d' eccellenza: istituzioni, artisti e atleti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Shell InventaGiovani in partenza a ottobre

Concluso il primo esame
Adesso tocca al Mise
fare il punto sull'ex Ilva

Shell InventaGiovani in partenza a ottobre

Nasce Rete Confidi Puglia per garantire le imprese

Prenderà ufficialmente il via ad ottobre Shell InventaGiovani», il programma di formazione imprenditoriale destinato ai giovani di Taranto e provincia. È un programma di investimento sociale di Shell Italia, partner della Joint Venture «Tempa Rossa» (Total 50%, Shell 25%, Mitsui 25%), dedicato a sostenere l' imprenditoria giovanile. Dopo l' edizione della Basilicata l' iniziativa sbarca anche a Taranto. « Shell InventaGiovani» si pone l' obiettivo di «offrire supporto ai giovani, fornire formazione di alta qualità e servizi di consulenza agli aspiranti imprenditori garantendo l' accesso alle competenze necessarie per redigere il piano aziendale (Business Plan), nonchè condividere le migliori pratiche e sviluppare una comunità locale e globale di giovani imprese». L' evento è patrocinato dall' Università degli studi di Bari Aldo Moro, da Confindustria Taranto e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto. L' attività formativa prevede tre moduli di workshop, un mese di attività di Business coach per singolo partecipante o team di business, 1 Investors Pitch Day, evento di una giornata in cui i futuri startupper partecipanti incontrano potenziali investitori e presentano il loro pitch, e l' Award Day. I vincitori verranno premiati rispettivamente con un premio in denaro e un mese di mentorship. Shell InventaGiovani non è una novità: avviato 10 anni fa da Shell Italia E&P in Basilicata è parte del progetto globale Shell LiveWire svolto a livello mondiale in 15 paesi da Royal Dutch Shell con l' obiettivo di promuovere e supportare l' imprenditorialità giovanile. In Basilicata i numeri parlano chiaro: 16 le imprese lanciate; 15 imprese già costituite prima di partecipare a Shell InventaGiovani, che sono state supportate dal programma per sviluppare ulteriore crescita. Circa 800 i ragazzi iscritti e circa 500 i ragazzi che hanno concluso il percorso formativo Idee Brillanti + Diventare un imprenditore di successo. Circa 200 i ragazzi che hanno partecipato ai workshop di settore 25 i corsi Diventare un imprenditore di successo. Ora si passa a Taranto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

È PARTNER DI TEMPA ROSSA

«InventaGiovani» iniziativa Shell per la formazione imprenditoriale

I NODI DELLA SANITÀ

Asl, per ora congelate 203 assunzioni

Il Consiglio di Stato sospende la sentenza che dava il via libera all'internazionalizzazione

AUTUNNO DA ASCOLTARE

MAICO

taranto acustica

Prende ufficialmente il via a ottobre «Shell InventaGiovani», il programma di formazione imprenditoriale destinato ai giovani di Taranto e provincia. È un programma di investimento sociale di Shell Italia, partner della Joint Venture «Tempa Rossa» (Total 50%, Shell 25%, Mitsui 25%), dedicato a sostenere l' imprenditoria giovanile. Dopo l' edizione della Basilicata l' iniziativa sbarca anche a Taranto. «Shell InventaGiovani» si pone l' obiettivo di «offrire supporto ai giovani, fornire formazione di alta qualità e servizi di consulenza agli aspiranti imprenditori garantendo l' accesso alle competenze necessarie per redigere il piano aziendale (Business Plan), nonchè condividere le migliori pratiche e sviluppare una comunità locale e globale di giovani imprese». L' evento è patrocinato dall' Università degli studi di Bari Aldo Moro, da Confindustria Taranto e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, che hanno già avviato esperienze di successo come BaLab e FuturePort Innovation Hub. Questi i requisiti per poter partecipare: età minima: 18 anni, domicilio a Taranto e provincia, diploma di scuola media secondaria superiore, accesso al programma tramite compilazione di un apposito application form sul sito. L' attività formativa prevede tre moduli di Workshop, un mese di attività di Business coach per singolo partecipante o team di business, 1 Investors Pitch Day, evento di una giornata in cui i futuri startupper partecipanti incontrano potenziali investitori e presentano il loro pitch, e 1 Award Day. I vincitori verranno premiati rispettivamente con un premio in denaro e un mese di Mentorship.

Avvenire

Taranto

IMPRENDITORIALITÀ

'Shell Inventagiovani', al via l' undicesima edizione

Ricerca, il Covid ha frenato la ripresa degli investimenti

L'intelligenza artificiale fa volare i droni Università e Politecnici si sfidano

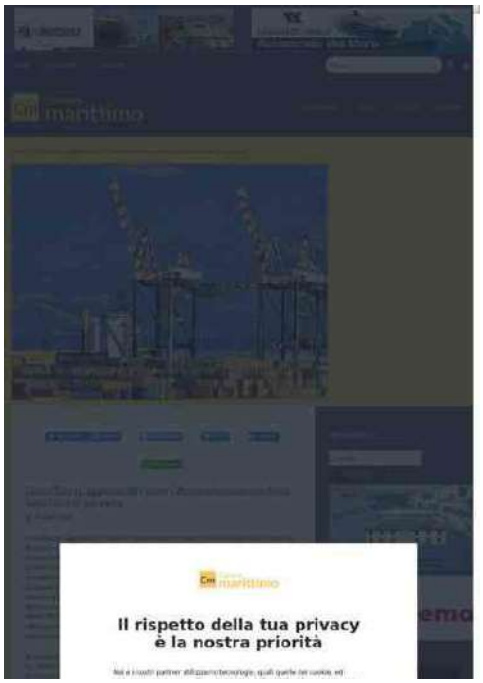
Non c' è modo migliore di festeggiare i primi dieci anni di vita di Shell Inventagiovani Basilicata. Lo scorso febbraio il programma che promuove l' imprenditorialità giovanile è sbarcato anche in Puglia per la Iª edizione rivolta ai giovani di Taranto e provincia - sarà patrocinata dall' Università degli studi di Bari Aldo Moro, da Confindustria Taranto e dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio-Porto di Taranto, i quali hanno già avviato esperienze di successo come BaLab e FuturePort Innovation Hub. L' avvio del-l' XI edizione vanta un bilancio di tutto rispetto: 16 imprese lanciate; 15 aziende già costituite prima di partecipare al programma che sono state supportate per sviluppare ulteriore crescita; circa 800 ragazzi iscritti; circa 500 coloro che hanno concluso il percorso formativo Idee Brillanti + Diventare un imprenditore di successo; circa 200 i ragazzi che hanno partecipato ai workshop di settore; 60 i workshop Idee Brillanti erogati; 25 i corsi Diventare un imprenditore di successo erogati; dieci i workshop di settore erogati. Tra i requisiti per poter partecipare: età minima 18 anni, domicilio in Basilicata/Taranto e provincia, diploma di scuola media secondaria superiore. L' accesso al programma sarà possibile mediante la compilazione di un apposito form sul sito www.informagiovani. it. (M.Car.) RIPRODUZIONE RISERVATA.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Corriere Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, aggiudicati i lavori di completamento della banchina di ponente



30 Sep, 2020 Gioia Tauro - Aggiudicati i lavori di completamento nel porto di Gioia Tauro della banchina di ponente, lato nord, l' Autorità portuale ha fatto sapere che si è conclusa la procedura concorsuale, che ha visto l' aggiudicazione della gara alla ditta RTI Fincosit Srl - Nautilus Srl. L' opera è inserita nel Patto per lo Sviluppo della Regione Calabria, per un valore complessivo di 16,5 milioni di euro, questa rappresenta l' ultima infrastrutturazione grazie alla quale lo scalo calabrese renderà totalmente disponibile la banchina lungo l' intero canale portuale, che in questo ultimo tratto ha una profondità di fondali pari a 17 metri. Attraverso questo progetto si pongono, quindi, le basi concrete per un futuro sviluppo del porto. Oltre all' attuale capacità di ricevere e lavorare, contemporaneamente, le navi di ultima generazione, tra le più grandi presenti nel mercato mondiale di settore, Gioia Tauro sarà così predisposto per avviare nuove e diversificate attività portuali. In un' ottica di sviluppo delle politiche di sostenibilità, nei giorni scorsi, l' Autorità portuale ha, altresì, aggiudicato alla ditta Consorzio Stabile F2B i lavori di manutenzione dell' impianto di illuminazione e torri faro del porto di Corigliano Calabro. L' obiettivo è quello di adeguare lo scalo alle nuove esigenze commerciali, riducendo, nel contempo, i consumi di energia elettrica. Gli interventi interesseranno tutta l' area portuale, con particolare attenzione agli impianti posti lungo la banchina pescherecci e nei piazzali operativi, attraverso la sostituzione degli apparecchi con nuove tipologie di illuminazione, basate su tecnologia led.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto di Gioia Tauro, per il varo del nuovo rimorchiatore arriverà la ministra De Micheli

AGOSTINO PANTANO

L' hanno chiamato "Gioia star" e, dopo il viaggio dai cantieri vietnamiti della Damen, è ormeggiato alla banchina nord del porto di Gioia Tauro in attesa del varo alla presenza del ministro Paola De Micheli . Parliamo di un nuovo rimorchiatore di ultima generazione che velocizzerà le operazioni di ingresso e uscita delle motonavi, aiutando il terminal a vincere le sfide internazionali del trasbordo, in cui la componente del cosiddetto transit time è sempre più fondamentale. «La caratteristica principale di questo mezzo è la potenza del tiraggio - spiega Pio Pugliese, direttore della Con.Tug - . In gergo si dice bollard a 85 tonnellate e andrà a sostituire un rimorchiatore che si fermava a quota 62». Il nuovo rimorchiatore Arrivano navi sempre più grandi e quindi sempre più potenti devono essere le imbarcazioni che ne curano l' ingresso e l' uscita dal canale : è questa la filosofia che ha animato la società concessionaria del servizio, partecipata dalla Mct . Gestori del terminal container e armatori dei rimorchiatori quindi concorrono a lanciare una nuova sfida, che le istituzioni hanno immediatamente sostenuto. Per il varo del "Gioia star", in programma mercoledì 7 ottobre, infatti arriveranno il ministro Paola De Micheli e il sottosegretario Andrea Traversi. La cerimonia inaugurale La cerimonia, con il tradizionale lancio della bottiglia ad opera di una madrina - anticiperà un successivo breefeng ad inviti, nel giardino dell' autorità portuale, occasione in cui verrà fatto il punto sui miglioramenti tecnologici fatti in questi mesi sia dai privati che dall' ente portuale guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. La flotta Con.Tug è composta da 3 rimorchiatori, Medma ed Eranova si chiamano gli altri mezzi, e il Gioia Star sostituirà il rimorchiatore Angelo Ravano.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

L'Unione Sarda

Cagliari

Molo Rinascita. L' operazione durerà tre mesi

Via i silos del porto: a novembre inizia la demolizione

Sfuma il sogno di riqualificare l' area|BR|e ospitare un albergo o un ristorante

Cagliari - Notizie dai Quartieri

Via i silos del porto: a novembre inizia la demolizione

Sfuma il sogno di riqualificare l'area e ospitare un albergo o un ristorante

C'è un incrocio "cieco" Pericolo per i veicoli

Furto in un negozio, denunciati due ragazzi

La visita del prefetto al comando dell'Arma

Piazza Palestrina in abbandono da anni

Le nuove forniere diventano parlamiere

In auto con la droga, due giovani in manette

Oggi al Mercato

Conforama

Addio ai vecchi silos sul Molo Rinascita del porto. Per i giganti di cemento, alti più di 50 metri, e utilizzati fino al 2011 dall' ex Consorzio agrario come deposito delle derrate che arrivavano in porto, è cominciato il countdown in vista della demolizione (con l' utilizzo di esplosivo) che si concluderà entro il 7 febbraio 2021. Inutili gli appelli e la manifestazione di interesse pubblicata oltre un anno e mezzo fa per riqualificarli in alloggi per studenti, uffici, o residenze. O magari in un albergo con ristorante vista-mare. Da ieri l' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna infatti ha avviato le operazioni di cantiere con l' impresa aggiudicatrice, il Consorzio Pangea, che si è aggiudicata la gara per la demolizione. L' operazione arriva quasi in extremis, visto che i silos risalgono all' inizio degli anni Settanta e stavano per diventare beni identitari (dopo 50 anni) e quindi non più abbattibili. Entro i primi dieci giorni di novembre, verrà abbattuta la prima parte. Poi, ogni 26 giorni, fino a febbraio, i quattro silos verranno giù uno dopo l' altro. «È trascorso oltre un anno e mezzo dalla pubblicazione della manifestazione di interesse per l' affidamento in concessione e la riconversione dei silos», spiega Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del mare di Sardegna. «Un lungo periodo nel quale abbiamo vivamente sperato potessero arrivare delle proposte tecniche e commerciali concrete per un riutilizzo dei fabbricati dell' ex Consorzio Agrario in disuso da circa 10 anni. Così non è stato e, quindi, con un pizzico di dispiacere per un' occasione persa, abbiamo avviato il conto alla rovescia, non più azzerabile, per l' abbattimento. Proprio la scorsa settimana ho firmato l' ordinanza di interdizione delle aree circostanti, alla quale si è aggiunta martedì la delibera comunale autorizzativa». L' area, una volta liberata, così come programmato nel Piano regolatore portuale, rientrerà in un più ampio programma di razionalizzazione degli spazi del porto civico. Tradotto: diventerà un' area parcheggi per i container. La struttura è chiusa dal 2011 dopo la dichiarazione di inagibilità per il cedimento strutturale di una sezione.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

La "Diadema" spezza il ghiaccio ma ci vorrà tempo per il rilancio

Evento funestato da un lutto a bordo: morto per infarto un marinaio

Messina

L'incubo di ogni notte ai piedi di "Cristo Re"

La "Diadema" spezza il ghiaccio ma ci vorrà tempo per il rilancio

Evento funestato da un lutto a bordo: morto per infarto un marinaio

Messina e San Placido Un legame che si rinnova

Marcella Ruggeri La nave da crociera "Diadema" è stata la prima ad attraccare nella banchina Colapesce a distanza di quasi sette mesi dall' ultimo sbarco a Messina, dal lontano 8 marzo, da quando il mondo del turismo si è eclissato, a suon di decreti legge anti-Covid. Il suo arrivo si può inquadrare come un vero e proprio evento (purtroppo funestato da un lutto a bordo: uno dei marinai, 46 anni, di nazionalità indonesiana, è morto a causa di un infarto, inutili i soccorsi e il trasporto all' ospedale Papardo) e ha aperto la scia, da adesso fino alla fine di dicembre, per la programmazione di nuove visite di turisti che, per tutta la durata dell' emergenza epidemiologica, sono soggetti a ferree normative e protocolli sanitari: oltre a misurazione costante della temperatura e sanificazione, il divieto di scendere dalla nave, se non per le escursioni organizzate dalle stesse compagnie di navigazione e con i partner che li aspettano sulla terraferma, dai pullman ai ristoratori. Il dato assolutamente da non trascurare è che questa nave abbia viaggiato a carico decurtato e così sarà anche per le altre che verranno, molto al di sotto delle proprie possibilità di capienza per ragioni di sicurezza "no Coronavirus". La "Diadema", in grado di ospitare quasi 5 mila passeggeri (per l' esattezza 4947), ne ha trasportati appena 617 (un ottavo del totale), di cui 583 francesi e un volume di equipaggio superiore a quello dei passeggeri, 963 unità. Era partita dal porto di Genova e poi si è diretta a Corfù. Messina accoglierà "a braccia aperte" il prossimo 15 ottobre la seconda nave di questa stagione di rinascita: l' attesa sarà per la "Costa Smeralda" con una portata di 5224 persone, arriverà alle 7 e partirà alle 14, ricordando che i numeri variano in base alle disposizioni di prevenzione. La "Costa Smeralda" tornerà in città altre quattro volte: i prossimi 22 e 29 ottobre e ancora il 5 e il 12 novembre. Il 22 ottobre, si registrerà un gratificante doppio arrivo: oltre alla "Costa Smeralda", ci sarà posto, con una capienza di 3223 individui, per la "Msc Magnifica" che è pianificata anche per il primo, l' 11 e il 21 novembre e per ulteriori tre tappe a dicembre (1, 11 e 20). La Royal Caribbean schiererà il prossimo 3 e 15 novembre la "Jewel of the Seas" con una capacità di 2100 unità. Mentre la Norwegian Cruise Line farà scalo il prossimo 29 novembre, a Messina, con la "Norwegian Dawn" (fino a 2330 ospiti). «Lo sforzo è massimo - afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto, Mario Mega - ma il mercato non sta rispondendo molto bene. Mancando gli stranieri, a mancare è una notevole fetta che, dopo l' estate, sarebbe stata sempre ad appannaggio dei Paesi Nordeuropei e americani». Mega ha incontrato la ministra dei Trasporti Paola De Micheli durante la recente riunione di "Assoporti": «I porti hanno retto bene alla crisi da Covid ma bisogna programmare sul piano degli investimenti. Risorse? Non ce n' è per nessuno in questo momento. Per quanto riguarda, le nostre politiche di rilancio, siamo contenti che sia Msc che Costa Crociere abbiano inserito Messina come loro tappa fino a fine anno. La lista degli approdi prestabiliti determina uno scalo circa ogni 10 giorni. Riuscire a far posizionare Messina in questa lista è già un successo. Stiamo sviluppando una collaborazione con i diversi vettori quali Palazzo Zanca e l' assessorato al Turismo, con a capo il prof. Enzo Caruso». Ed è proprio l' assessore Caruso a ricordare l' idea di "porto aperto" che faccia scendere in campo una rete di trasporti ed accoglienza, composta da tutti gli enti come Camera di Commercio e gli armatori locali. «Siamo a completa disposizione per creare un percorso strutturato per tornare alla normalità immediata - insiste Caruso - e far transitare i turisti nella massima salvaguardia della salute, con il tramite delle varie compagnie di navigazione». «La

comunione di intenti è quella di garantire sicurezza, sin dall' interno delle navi che si muovono

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

a percentuale ridotta - ribadisce Mega -. I rapporti con la sanità di terra sono curati minuziosamente. Fino alla scorsa settimana, abbiamo radunato le istituzioni del settore: Capitaneria, Comune, Guardia di finanza, Dogane, Sanità marittima e Usmaf che rappresenta il ministero della Salute, Asp e i vertici svizzeri di Msc giunti da Ginevra». Prima rigaseconda rigaterza riga.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Nautilus

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: Tornano le navi di MSC Crociere nel porto

Sarà possibile partire da Messina per una vacanza in piena sicurezza MSC Crociere, una delle compagnie più presenti a Messina e in Sicilia che negli anni ha scelto il porto cittadino per gli itinerari delle sue navi di ultima generazione, ritornerà dal 22 ottobre nella città peloritana con MSC Magnifica per 7 suggestive crociere di 10 giorni verso il Mediterraneo orientale e il Tirreno. Sarà quindi possibile partire in crociera da Messina alla scoperta della Valletta (Malta), Pireo e Katakolon (Grecia), Civitavecchia/Roma, Genova e Livorno per fare poi rientro a Messina dopo 10 giorni. L' ultima toccata a Messina è prevista al momento per il 20 dicembre. L' ottima notizia per la comunità portuale locale è stata diffusa oggi dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega. Giorno 29 settembre u.s., in videoconferenza, MSC Crociere ha presentato alle autorità che operano in porto - AdSP, Capitaneria di porto, Dogane, Sanità marittima, ASP, Polizia Marittima e Guardia di Finanza, oltre all' Assessore al Turismo del Comune di Messina - il nuovo Protocollo Operativo Precauzionale che la Compagnia ha predisposto per la ripresa delle operazioni, sviluppando dettagliate e rigorose procedure per la salute e la sicurezza dei propri ospiti, dei membri dell' equipaggio ma anche degli operatori portuali e della cittadinanza dei porti che ospiteranno le navi. L' approccio è focalizzato su tutte le fasi dell' esperienza di crociera dalla prenotazione, all' itinerario e al ritorno dei crocieristi a casa avvalendosi delle più aggiornate tecnologie e tecniche per la prevenzione e l' eventuale pronta risposta a casi di contagio. Il nuovo protocollo è stato messo a punto dalla Compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali e prevede l' adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico, tra cui: tamponi antigene per tutti gli ospiti e per l' equipaggio prima dell' imbarco sulla nave; escursioni 'protette' organizzate esclusivamente dalla Compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad un minor numero di passeggeri; nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet; servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato. 'Già da mesi gli Uffici dell' Ente stanno lavorando in vista della ripresa del traffico crocieristico e il ritorno di MSC, uno dei principali player del settore e compagnia leader per le presenze a Messina, ci fa ben sperare su un possibile, seppur cauto, riavvio in massima sicurezza per tutti. MSC Magnifica, infatti, scalerà in città ogni 10 giorni fino al 20 dicembre, per la coda di quel che resta della stagione 2020, mentre è già in corso la riprogrammazione per il 2021 che, come di consueto, dovrebbe riprendere nel mese di marzo' dichiara Mega. 'Nei prossimi giorni apriremo, insieme all' Assessore al Turismo del Comune di Messina, un' interlocuzione con MSC per presentare i nuovi itinerari e le iniziative del Comune, pur nella consapevolezza che in questa fase ancora emergenziale le escursioni dei crocieristi saranno gestite in modo 'protetto' direttamente dalla Compagnia. L' obiettivo è quello di riattivare il significativo circuito economico che le crociere assicurano non solo alle attività portuali, ma anche al territorio'. 'Messina è una città strategica per MSC Crociere perché offre la possibilità di raggiungere un buon bacino d' utenza tra coloro che qui intendono iniziare e terminare le crociere e anche per i turisti in transito grazie alle numerose bellezze paesaggistiche e culturali che è possibile visitare durante la sosta delle navi in porto' afferma Leonardo Massa, Managing Director Italia della Compagnia. 'Per questa ragione abbiamo inserito Messina tra le destinazioni dell' itinerario di MSC Magnifica, che sarà la seconda nave della Compagnia a riprendere il mare dopo lo stop globale'

conclude Massa. Alla videoconferenza del 29 settembre con MSC Crociere era presente anche l'

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Nautilus

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Assessore Caruso. 'L' Assessorato al Turismo del Comune di Messina si rende disponibile a mettere a disposizione di MSC percorsi turistici recentemente strutturati per essere fruiti in sicurezza dai croceristi, opportunamente guidati, per visitare e conoscere la Città con le sue peculiarità storiche, architettoniche e ambientali. Una proficua collaborazione tra Comune, Autorità di Sistema e MSC Crociere potrà certamente mettere in atto la graduale ripresa del turismo crocieristico a beneficio del territorio e naturalmente dell' utenza. Messina ha intrapreso infatti un percorso virtuoso di accoglienza e promozione della sua bellezza legata al porto, allo stile dei suoi Palazzi, alle fortificazioni da cui ammirare lo Stretto di Messina e ai Monti Peloritani che la circondano'.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

ilcittadinodimessina.it

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Sarà possibile partire dalla città peloritana per una vacanza in piena sicurezza

Tornano le navi di MSC Crociere nel porto di Messina

Punta su UniMe
Cittadino

MSC Crociere, una delle compagnie più presenti a Messina e in Sicilia che negli anni ha scelto il porto cittadino per gli itinerari delle sue navi di ultima generazione, ritornerà dal 22 ottobre nella città peloritana con MSC Magnifica per 7 suggestive crociere di 10 giorni verso il Mediterraneo orientale e il Tirreno. Sarà quindi possibile partire in crociera da Messina alla scoperta della Valletta (Malta), Pireo e Katakolon (Grecia), Civitavecchia/Roma, Genova e Livorno per fare poi rientro a Messina dopo 10 giorni. L' ultima toccata a Messina è prevista al momento per il 20 dicembre. L' ottima notizia per la comunità portuale locale è stata diffusa oggi dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega. Giorno 29 settembre u.s., in videoconferenza, MSC Crociere ha presentato alle autorità che operano in porto - AdSP, Capitaneria di porto, Dogane, Sanità marittima, ASP, Polizia Marittima e Guardia di Finanza, oltre all' Assessore al Turismo del Comune di Messina - il nuovo Protocollo Operativo Precauzionale che la Compagnia ha predisposto per la ripresa delle operazioni, sviluppando dettagliate e rigorose procedure per la salute e la sicurezza dei propri ospiti, dei membri dell' equipaggio ma anche degli operatori portuali e della cittadinanza dei porti che ospiteranno le navi. L' approccio è focalizzato su tutte le fasi dell' esperienza di crociera dalla prenotazione, all' itinerario e al ritorno dei crocieristi a casa avvalendosi delle più aggiornate tecnologie e tecniche per la prevenzione e l' eventuale pronta risposta a casi di contagio. Il nuovo protocollo è stato messo a punto dalla Compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali e prevede l' adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico, tra cui: tamponi antigene per tutti gli ospiti e per l' equipaggio prima dell' imbarco sulla nave; escursioni "protette" organizzate esclusivamente dalla Compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad un minor numero di passeggeri; nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet; servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato. "Già da mesi gli Uffici dell' Ente stanno lavorando in vista della ripresa del traffico crocieristico e il ritorno di MSC, uno dei principali player del settore e compagnia leader per le presenze a Messina, ci fa ben sperare su un possibile, seppur cauto, riavvio in massima sicurezza per tutti. MSC Magnifica, infatti, scalerà in città ogni 10 giorni fino al 20 dicembre, per la coda di quel che resta della stagione 2020, mentre è già in corso la riprogrammazione per il 2021 che, come di consueto, dovrebbe riprendere nel mese di marzo" dichiara Mega. "Nei prossimi giorni apriremo, insieme all' Assessore al Turismo del Comune di Messina, un' interlocuzione con MSC per presentare i nuovi itinerari e le iniziative del Comune, pur nella consapevolezza che in questa fase ancora emergenziale le escursioni dei crocieristi saranno gestite in modo 'protetto' direttamente dalla Compagnia. L' obiettivo è quello di riattivare il significativo circuito economico che le crociere assicurano non solo alle attività portuali, ma anche al territorio". "Messina è una città strategica per MSC Crociere perché offre la possibilità di raggiungere un buon bacino d' utenza tra coloro che qui intendono iniziare e terminare le crociere e anche per i turisti in transito grazie alle numerose bellezze paesaggistiche e culturali che è possibile visitare durante la sosta delle navi in porto" a fferma Leonardo Massa, Managing Director Italia della Compagnia. "Per questa ragione abbiamo inserito Messina tra le destinazioni dell' itinerario di MSC Magnifica, che sarà la seconda nave della Compagnia a riprendere il

mare dopo lo stop globale" conclude Massa. Alla videoconferenza del 29 settembre con MSC Crociere era presente anche l' Assessore Caruso. "L' Assessorato al Turismo del Comune di Messina

si rende disponibile a mettere a disposizione di MSC percorsi turistici recentemente strutturati per essere fruiti in sicurezza dai croceristi, opportunamente guidati, per visitare e conoscere la Città con le sue peculiarità storiche, architettoniche e ambientali. Una proficua collaborazione tra Comune, Autorità di Sistema e MSC Crociere potrà certamente mettere in atto la graduale ripresa del turismo crocieristico a beneficio del territorio e naturalmente dell' utenza. Messina ha intrapreso infatti un percorso virtuoso di accoglienza e promozione della sua bellezza legata al porto, allo stile dei suoi Palazzi, alle fortificazioni da cui ammirare lo Stretto di Messina e ai Monti Peloritani che la circondano".

Messaggero Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Navi Msc Crociere tornano a Messina

Predisposto dalla compagnia il nuovo Protocollo Operativo Precauzionale

Redazione

MESSINA Dal 22 Ottobre le navi di Msc Crociere ritornano nel porto di Messina. La compagnia, una delle più presenti nello scalo e in Sicilia, negli anni ha scelto il porto cittadino per gli itinerari delle sue navi di ultima generazione, e da Ottobre ritornerà nella città peloritana con Msc Magnifica per sette crociere di dieci giorni verso il Mediterraneo orientale e il Tirreno. Sarà quindi possibile partire in crociera da Messina alla scoperta della Valletta, Pireo, Katakolon, Civitavecchia, Genova e Livorno per fare poi rientro a Messina. L'ultima toccata è prevista al momento per il 20 Dicembre. L'ottima notizia per la comunità portuale locale è stata diffusa oggi dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, Mario Mega. Ieri, in videoconferenza, Msc Crociere ha presentato alle autorità che operano in porto AdSp, Capitaneria di porto, Dogane, Sanità marittima, ASP, Polizia Marittima e Guardia di Finanza, oltre all'assessore al Turismo del Comune di Messina il nuovo Protocollo Operativo Precauzionale che la compagnia ha predisposto per la ripresa delle operazioni, sviluppando dettagliate e rigorose procedure per la salute e la sicurezza dei propri ospiti, dei membri dell'equipaggio ma anche degli operatori portuali e della cittadinanza dei porti che ospiteranno le navi. L'approccio è focalizzato su tutte le fasi dell'esperienza di crociera dalla prenotazione, all'itinerario e al ritorno dei crocieristi a casa avvalendosi delle più aggiornate tecnologie e tecniche per la prevenzione e l'eventuale pronta risposta a casi di contagio. Il nuovo protocollo è stato messo a punto dalla compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali e prevede l'adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico, tra cui: tamponi antigene per tutti gli ospiti e per l'equipaggio prima dell'imbarco sulla nave; escursioni protette organizzate esclusivamente da Msc per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad un minor numero di passeggeri; nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet; servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato. Già da mesi gli Uffici dell'Ente stanno lavorando in vista della ripresa del traffico crocieristico e il ritorno di Msc, uno dei principali player del settore e compagnia leader per le presenze a Messina, ci fa ben sperare su un possibile, seppur cauto, riavvio in massima sicurezza per tutti. Msc Magnifica, infatti, scalerà in città ogni dieci giorni fino al 20 Dicembre, per la coda di quel che resta della stagione 2020, mentre è già in corso la riprogrammazione per il 2021 che, come di consueto, dovrebbe riprendere nel mese di marzo dichiara Mega. Nei prossimi giorni apriremo, insieme all'assessore al Turismo del Comune di Messina, un'interlocuzione con Msc per presentare i nuovi itinerari e le iniziative del Comune, pur nella consapevolezza che in questa fase ancora emergenziale le escursioni dei crocieristi saranno gestite in modo protetto' direttamente dalla Compagnia. L'obiettivo è quello di riattivare il significativo circuito economico che le crociere assicurano non solo alle attività portuali, ma anche al territorio. Messina è una città strategica per Msc Crociere perché offre la possibilità di raggiungere un buon bacino d'utenza tra coloro che qui intendono iniziare e terminare le crociere e anche per i turisti in transito grazie alle numerose bellezze paesaggistiche e culturali che è possibile visitare durante la sosta delle navi in porto afferma Leonardo Massa, managing director

Italia della Compagnia. Per questa ragione abbiamo inserito Messina tra le destinazioni dell'itinerario di Msc Magnifica, che sarà la seconda nave della Compagnia a riprendere il mare dopo lo stop globale conclude Massa. Alla videoconferenza d i ieri era presente anche l'assessore Caruso: L'assessorato al Turismo del Comune di Messina si rende disponibile a mettere a disposizione di Msc percorsi turistici recentemente strutturati

Messaggero Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

per essere fruiti in sicurezza dai croceristi, opportunamente guidati, per visitare e conoscere la Città con le sue peculiarità storiche, architettoniche e ambientali. Una proficua collaborazione tra Comune, AdSp e Msc Crociere potrà certamente mettere in atto la graduale ripresa del turismo crocieristico a beneficio del territorio e naturalmente dell'utenza. Messina ha intrapreso infatti un percorso virtuoso di accoglienza e promozione della sua bellezza legata al porto, allo stile dei suoi Palazzi, alle fortificazioni da cui ammirare lo Stretto di Messina e ai Monti Peloritani che la circondano.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, dal 22 ottobre sarà possibile partire in crociera dal porto cittadino a bordo della MSC Magnifica

Messina. Ripartiranno dal 22 ottobre le crociere in partenza dal porto cittadino operate dalla MSC Magnifica, tra le navi più moderne della flotta. I viaggi avranno una durata di 10 giorni

Messina, dal 22 ottobre sarà possibile partire in crociera dal porto cittadino a bordo della MSC Magnifica

Messina. Ripartiranno dal 22 ottobre le crociere in partenza dal porto cittadino operate dalla MSC Magnifica, tra le navi più moderne della flotta. I viaggi avranno una durata di 10 giorni

MSC Crociere , una delle compagnie più presenti a Messina e in Sicilia che negli anni ha scelto il porto cittadino per gli itinerari delle sue navi di ultima generazione, ritornerà dal 22 ottobre nella città peloritana con MSC Magnifica per 7 suggestive crociere di 10 giorni verso il Mediterraneo orientale e il Tirreno. Sarà quindi possibile partire in crociera da Messina alla scoperta della Valletta (Malta), Pireo e Katakolon (Grecia), Civitavecchia/Roma, Genova e Livorno per fare poi rientro a Messina dopo 10 giorni. L' ultima toccata a Messina è prevista al momento per il 20 dicembre. A renderlo noto il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega . Nella giornata di ieri, MSC Crociere ha presentato alle autorità competenti il nuovo Protocollo Operativo Precauzionale che la Compagnia ha predisposto per la ripresa delle operazioni, sviluppando dettagliate e rigorose procedure per la salute e la sicurezza dei propri ospiti , dei membri dell' equipaggio ma anche degli operatori portuali e della cittadinanza dei porti che ospiteranno le navi. L' approccio è focalizzato su tutte le fasi dell' esperienza di crociera dalla prenotazione, all' itinerario e al ritorno dei crocieristi a casa avvalendosi delle più aggiornate tecnologie e tecniche per la prevenzione e l' eventuale pronta risposta a casi di contagio. Il nuovo protocollo è stato messo a punto dalla Compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali e prevede l' adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico, tra cui: tamponi antigene per tutti gli ospiti e per l' equipaggio prima dell' imbarco sulla nave; escursioni "protette" organizzate esclusivamente dalla Compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad un minor numero di passeggeri; nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet; servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato. " Già da mesi gli Uffici dell' Ente stanno lavorando in vista della ripresa del traffico crocieristico e il ritorno di MSC, uno dei principali player del settore e compagnia leader per le presenze a Messina , ci fa ben sperare su un possibile, seppur cauto, riavvio in massima sicurezza per tutti. MSC Magnifica , infatti, scalerà in città ogni 10 giorni fino al 20 dicembre, per la coda di quel che resta della stagione 2020, mentre è già in corso la riprogrammazione per il 2021 che, come di consueto, dovrebbe riprendere nel mese di marzo - dichiara Mega -. Nei prossimi giorni apriremo, insieme all' Assessore al Turismo del Comune di Messina , un' interlocuzione con MSC per presentare i nuovi itinerari e le iniziative del Comune, pur nella consapevolezza che in questa fase ancora emergenziale le escursioni dei crocieristi saranno gestite in modo 'protetto' direttamente dalla Compagnia. L' obiettivo è quello di riattivare il significativo circuito economico che le crociere assicurano non solo alle attività portuali, ma anche al territorio ". " Messina è una città strategica per MSC Crociere perché offre la possibilità di raggiungere un buon bacino d' utenza tra coloro che qui intendono iniziare e terminare le crociere e anche per i turisti in transito grazie alle numerose bellezze paesaggistiche e culturali che è possibile visitare durante la sosta delle navi in porto " afferma Leonardo Massa , Managing Director Italia della Compagnia. " Per questa ragione abbiamo inserito Messina tra le destinazioni dell' itinerario di MSC Magnifica, che sarà la seconda nave della Compagnia a riprendere il mare dopo lo stop globale

" conclude Massa . Alla videoconferenza del 29 settembre con MSC Crociere era presente anche l' Assessore Caruso . " L' Assessorato al Turismo del Comune di Messina si rende disponibile a mettere a disposizione di MSC percorsi turistici recentemente strutturati per essere fruiti in sicurezza

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

dai croceristi, opportunamente guidati, per visitare e conoscere la Città con le sue peculiarità storiche, architettoniche e ambientali. Una proficua collaborazione tra Comune, Autorità di Sistema e MSC Crociere potrà certamente mettere in atto la graduale ripresa del turismo crocieristico a beneficio del territorio e naturalmente dell' utenza. Messina ha intrapreso infatti un percorso virtuoso di accoglienza e promozione della sua bellezza legata al porto, allo stile dei suoi Palazzi, alle fortificazioni da cui ammirare lo Stretto di Messina e ai Monti Peloritani che la circondano ".

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Torna Msc, dal 22 ottobre crociere con partenza e arrivo da Messina

Il percorso: Messina, Malta, Grecia, Civitavecchia/Roma, Genova, Livorno, Messina Msc Crociere, una delle compagnie più presenti a Messina e in Sicilia che negli anni ha scelto il porto cittadino per gli itinerari delle sue navi di ultima generazione, ritornerà nella città peloritana dal 22 ottobre con Msc Magnifica per 7 suggestive crociere di 10 giorni verso il Mediterraneo orientale e il Tirreno. Sarà quindi possibile partire in crociera da Messina alla scoperta della Valletta (Malta), Pireo/Atene, e Katakolo (Grecia), Civitavecchia/Roma, Genova e Livorno per fare poi rientro a Messina dopo 10 giorni. L' ultima toccata a Messina è prevista al momento per il 20 dicembre. L' ottima notizia per la comunità portuale locale è stata diffusa oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega. Le misure anti coronavirus Ieri, in videoconferenza, Msc Crociere ha presentato alle autorità che operano in porto - AdSP, Capitaneria di porto, Dogane, Sanità marittima, Asp, Polizia Marittima e Guardia di Finanza, oltre all' assessore al Turismo del Comune di Messina - il nuovo Protocollo Operativo Precauzionale che la Compagnia ha predisposto per la ripresa delle operazioni, sviluppando dettagliate e rigorose procedure per la salute e la sicurezza dei propri ospiti, dei membri dell' equipaggio ma anche degli operatori portuali e della cittadinanza dei porti che ospiteranno le navi. L' approccio è focalizzato su tutte le fasi dell' esperienza di crociera dalla prenotazione, all' itinerario e al ritorno dei crocieristi a casa avvalendosi delle più aggiornate tecnologie e tecniche per la prevenzione e l' eventuale pronta risposta a casi di contagio. Il nuovo protocollo è stato messo a punto dalla Compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali e prevede l' adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico, tra cui: tamponi antigene per tutti gli ospiti e per l' equipaggio prima dell' imbarco sulla nave; escursioni 'protette' organizzate esclusivamente dalla Compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad un minor numero di passeggeri; nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet; servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato. Mega: "Riattiviamo il circuito economico" 'Già da mesi gli Uffici dell' Ente stanno lavorando in vista della ripresa del traffico crocieristico e il ritorno di Msc, uno dei principali player del settore e compagnia leader per le presenze a Messina, ci fa ben sperare su un possibile, seppur cauto, riavvio in massima sicurezza per tutti. Msc Magnifica, infatti, scalerà in città ogni 10 giorni fino al 20 dicembre, per la coda di quel che resta della stagione 2020, mentre è già in corso la riprogrammazione per il 2021 che, come di consueto, dovrebbe riprendere nel mese di marzo' dichiara Mega . 'Nei prossimi giorni apriremo, insieme all' assessore al Turismo del Comune di Messina, un' interlocuzione con Msc per presentare i nuovi itinerari e le iniziative del Comune, pur nella consapevolezza che in questa fase ancora emergenziale le escursioni dei crocieristi saranno gestite in modo 'protetto' direttamente dalla Compagnia. L' obiettivo è quello di riattivare il significativo circuito economico che le crociere assicurano non solo alle attività portuali, ma anche al territorio'. Msc Crociere 'Messina è una città strategica per Msc Crociere perché offre la possibilità di raggiungere un buon bacino d' utenza tra coloro che qui intendono iniziare e terminare le crociere e anche per i turisti in transito grazie alle numerose bellezze paesaggistiche e culturali che è possibile visitare durante la sosta delle navi in porto' afferma Leonardo Massa , amministratore delegato Italia della Compagnia. 'Per questa ragione abbiamo inserito Messina tra le destinazioni dell' itinerario di Msc Magnifica,

che sarà la seconda nave della Compagnia a riprendere il mare dopo lo stop globale' conclude

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Massa. Caruso: "Nuovi percorsi turistici a Messina" Alla videoconferenza del 29 settembre con Msc Crociere era presente anche l' assessore Caruso . 'L' Assessorato al Turismo del Comune di Messina si rende disponibile a mettere a disposizione di Msc percorsi turistici recentemente strutturati per essere fruiti in sicurezza dai croceristi, opportunamente guidati, per visitare e conoscere la città con le sue peculiarità storiche, architettoniche e ambientali. Una proficua collaborazione tra Comune, Autorità di Sistema e Msc Crociere potrà certamente mettere in atto la graduale ripresa del turismo crocieristico a beneficio del territorio e naturalmente dell' utenza. Messina ha intrapreso infatti un percorso virtuoso di accoglienza e promozione della sua bellezza legata al porto, allo stile dei suoi Palazzi, alle fortificazioni da cui ammirare lo Stretto di Messina e ai Monti Peloritani che la circondano'.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Ship Mag

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Authority sullo Stretto, l' annuncio di Mega: "MSC Crociere ritorna a Messina"

Messina - MSC Crociere , una delle compagnie più presenti a Messina e in Sicilia che negli anni ha scelto il porto cittadino per gli itinerari delle sue navi di ultima generazione, ritornerà dal 22 ottobre nella città peloritana con MSC Magnifica (nella foto) per 7 crociere di 10 giorni verso il Mediterraneo orientale e il Tirreno. Sarà quindi possibile partire in crociera da Messina alla scoperta della Valletta (Malta), Pireo e Katakolon (Grecia), Civitavecchia/Roma, Genova e Livorno per fare poi rientro a Messina dopo 10 giorni. L' ultima toccata a Messina è prevista al momento per il 20 dicembre. La notizia è stata diffusa oggi dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega , in occasione dell' Assemblea pubblica di Assoporti. Giorno scorso, in videoconferenza, MSC Crociere ha presentato alle autorità che operano in porto - AdSP, Capitaneria di porto, Dogane, Sanità marittima, ASP, Polizia Marittima e Guardia di Finanza, oltre all' Assessore al Turismo del Comune di Messina - il nuovo " protocollo operativo precauzionale " che la compagnia ha predisposto per la ripresa delle operazioni. L' approccio è focalizzato su tutte le fasi dell' esperienza di crociera dalla prenotazione, all' itinerario e al ritorno dei crocieristi. Il nuovo protocollo è stato messo a punto dalla compagnia con il supporto di un team di esperti internazionali e prevede l' adozione di misure ulteriormente rafforzate rispetto alle linee guida già rigorose approvate dal Comitato tecnico-scientifico , tra cui: tamponi antigene per tutti gli ospiti e per l' equipaggio prima dell' imbarco sulla nave; escursioni 'protette' organizzate esclusivamente dalla compagnia per i propri ospiti; copertura assicurativa in caso di contagio prima, durante o dopo la crociera; maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad un minor numero di passeggeri; nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet; servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Il Sole 24 Ore

Focus

Il Salone di Genova. La kermesse al via oggi è la prima grande esposizione al mondo di barche e accessori da quando è esplosa la pandemia

Il Covid non ferma la nautica: il 2020 respinge l' urto della crisi

Raoul de Forcade

Rapporti

Nautica

Il Covid non ferma la nautica: il 2020 respinge l'urto della crisi

«La ripresa estiva ci dà fiducia»

La stagione estiva 2020 si è rivelata, per la nautica da diporto in Italia, migliore delle attese, a dispetto dei danni causati al settore dalla pandemia di coronavirus. Il trend emerge a cavallo dell' inaugurazione del 60° Salone nautico internazionale, che si apre oggi nell' area della ex Fiera di Genova e proseguirà fino al 6 ottobre, all' insegna del rispetto delle norme anti-Covid e con un layout concepito, in virtù anche dei grandi spazi a disposizione, in modo da garantire il distanziamento sia agli espositori che ai visitatori. La kermesse è la prima grande esposizione al mondo di barche e accessori da quando è esplosa la pandemia ed è stato imposto il lockdown. Mentre tutti i grandi saloni di settembre sono stati annullati (lo Yachting festival di Cannes e il boat show di Montecarlo), Genova ha resistito grazie al lavoro degli organizzatori, cioè Confindustria nautica con la società controllata I saloni nautici, che hanno ritenuto imprescindibile dare la possibilità all' industria del comparto di mettere in mostra i nuovi prodotti. Prodotti che, in buona parte, sono stati realizzati o finiti, con grande sforzo delle imprese, proprio durante il lockdown. I dpcm del Governo, infatti, hanno consentito ai cantieri di riprendere la produzione a partire dal 26 aprile e poi di riaprire le reti di vendita solo dal 4 maggio. «Il settore - ricorda Marina Stella, direttore generale di Confindustria nautica - viene da cinque anni di crescita ininterrotta tra il 2014 e i 2019. E il Covid, nonostante abbia rappresentato la crisi più importante dal dopoguerra in poi, non lo ha fermato. Nel 2020 ci aspettiamo, dunque, una tenuta della nautica. Nel 2021, invece, potrebbe esserci qualche conseguenza che deriva dall' annullamento di gran parte dei saloni nautici nel mondo. Oltre a quello di Genova, solo il Boot di Dusseldorf, previsto a gennaio 2021, pare sicuro. Anche Fort Lauderdale (28 ottobre - 1 novembre) per ora è confermato, ma si vedrà. Gli effetti delle esposizioni cancellate, dunque, potranno avere ricadute sul business delle imprese, l' anno prossimo». Intanto, il report La Nautica in cifre, che sarà presentato domani al salone, certifica che il fatturato globale del settore è cresciuto del 12% nel 2019 rispetto al 2018, raggiungendo la somma complessiva di 4,78 miliardi di euro (di questi 3,08 miliardi sono determinati dalla cantieristica e 1,29 miliardi dagli accessori). Un risultato, ricorda Stefano Pagani, responsabile dell' ufficio studi di Confindustria nautica, maggiore delle aspettative (+9,7%) . Riguardo all' anno nautico appena concluso (31 agosto), «si può affermare - sottolinea Pagani - che la stagione estiva in Italia si è rilevata migliore delle attese e ha portato effetti benefici al settore nautico: i cantieri sono riusciti a consegnare tutte le unità previste, nonostante i due mesi di lockdown della produzione; e abbiamo ottimi riscontri di vendita sull' usato». Il leasing nautico, che nel 2019 aveva totalizzato 512,2 milioni di euro di stipulato, ed è essenziale per il mercato interno, prosegue Pagani «ha registrato una brillante performance, muovendosi in controtendenza rispetto all' andamento generale del leasing e mostrando», dopo lo stop dovuto al lockdown, «già da maggio i primi segnali di ripresa». Nel charter, poi, chiarisce, «la clientela americana è stata sostituita da nuovi clienti europei, anche se questi ultimi hanno sopperito solo parzialmente all' assenza dei clienti americani che rappresentano il 50% del mercato, per quanto riguarda i grandi yacht». Riguardo all' organizzazione del boat show di Genova, il presidente dell' agenzia Ice, Carlo Ferro,

sottolinea che «le iniziative fieristiche, in Italia, sono ripartite in sicurezza e questo Salone nautico sarà l' unica grande manifestazione di settore in Europa nel 2020 post Covid, grazie al coraggio degli organizzatori, alla resilienza e responsabilità degli imprenditori e al supporto del sistema Paese. Con una nuova visione, orientata a innovazione e digitale, il supporto dell' Ice all' edizione 2020 sarà caratterizzato dall' area startup, da incoming virtuali, convegni in streaming e partecipazioni di operatori esteri, tramite la piattaforma virtuale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Focus

L' ANALISI

Gli sforzi dei cantieri e i pregiudizi del Fisco

R.d.F.

Rapporti

Nautica

Il Covid non ferma la nautica: il 2020 respinge l'urto della crisi

«La ripresa estiva ci dà fiducia»

Al cospetto del Covid, l' industria italiana della nautica ha mostrato una capacità di resilienza sorprendente. Tanto da stupire perfino gli addetti ai lavori. Una capacità che è frutto di un mix tra il coraggio degli imprenditori, l' amore per il proprio lavoro delle maestranze e l' attitudine delle aziende alla flessibilità. È grazie a queste caratteristiche che, negli ultimi 20 anni, il settore, riunito prima in Ucina e poi in Confindustria nautica, ha segnato curve di crescita sorprendenti. La prima dal 2000 al 2007, quando passa da un fatturato di 2,43 a 6,2 miliardi di euro. Il 2008, però, è l' anno della crisi globale. Da lì al 2010 i ricavi della nautica italiana scendono fino a 3,36 miliardi. Per risalire a 3,42 nel 2011, quando il settore è colpito dalla legge Monti sul diporto (poi ritirata) che mette in campo la tassa di stazionamento per gli yacht e fa fuggire migliaia di barche dall' Italia verso Francia e Croazia. Il fatturato del settore crolla , fino ai 2,43 miliardi del 2013. Ma, dall' anno dopo, la nautica comincia a riprendersi e inizia una corsa che dura un quinquennio. Tanto che nel 2019 i ricavi giungono a 4,78 miliardi. L' infausto arrivo del Covid, grazie alla reazione delle imprese, ha avuto effetti meno incisivi del previsto. Confindustria nautica è riuscita ad allestire il Salone di Genova e proprio qui celebrerà la costituzione, all' interno dell' associazione, di due nuovi settori merceologici: i comparti "dealer" e "locazione e noleggi". Eppure, nonostante il settore si sia dimostrato uno dei fiori all' occhiello del made in Italy, c' è chi sembra remare sempre contro: la burocrazia. Un provvedimento dell' Agenzia delle entrate (sulla scorta d' indicazioni della Ue, che però altri Stati membri hanno eluso), ha introdotto a giugno un aumento dell' Iva dall' 11 al 22% per il charter nautico. E il dl Semplificazioni, nell' intento di aiutare le imprese, ha posticipato l' entrata in vigore della norma a novembre: peccato che l' aumento sia stato esteso anche al leasing nautico. Mentre, dunque, le aziende si affannano a mettere alle spalle l' anno del Covid partecipando al Salone, lo spettro dell' aumento dell' Iva rischia di pesare sulle vendite della kermesse, visto che in Italia il 90% degli acquisti di barche si fa col leasing. Il rischio è che si provochi qualcosa di simile all' impasse creato dalla legge Monti. Con cui il Governo puntava a incassare 220 milioni, ottenendone invece un decimo e facendo perdere all' erario, per la fuga di barche all' estero, circa 8oo milioni di Iva. Tutto questo, appare in curioso contrasto con l' opera di Simest, la società d' internazionalizzazione di Cdp, che del Governo è il braccio finanziario. «Simest - sottolinea l' ad Mauro Alfonso - con i propri strumenti di finanza agevolata supporta le aziende della filiera strategica della nautica», sostenendo «la partecipazione ad eventi di carattere internazionale. Grazie alla recente normativa, che ha ampliato la portata d' azione dei nostri strumenti, tutte le imprese possono ottenere un finanziamento fino a 150mila euro per esporre in fiere internazionali che si tengono anche in Italia», come il Salone di Genova. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Focus

intervistaSaverio Cecchi . Confindustria Nautica

«La ripresa estiva ci dà fiducia»

R.d.F.

Rapporti

Nautica

Il Covid non ferma la nautica: il 2020 respinge l'urto della crisi

«La ripresa estiva ci dà fiducia»

La nautica italiana, nonostante la pandemia di coronavirus, ha mostrato una forte capacità di resilienza. A sottolinearlo è Saverio Cecchi, al timone di Confindustria Nautica. **Presidente, il settore sembra essere andato meglio di quanto gli stessi operatori si aspettassero?** L' emergenza Covid-19 ha impattato sul settore in un momento in cui la crescita di fatturato a due cifre si confermava da quattro anni consecutivi, con previsioni di ulteriore sviluppo. Il 2019 si è chiuso con una crescita quantificata nell' ordine del 10%. L' intrinseca natura stagionale di produzione, servizi e turismo, e l' andamento del ciclo finanziario positivo principalmente da aprile a giugno, ha reso la filiera nautica una delle più colpite dai provvedimenti di contenimento dell' emergenza sanitaria. L' intero comparto associativo ha affrontato l' emergenza con determinazione e professionalità. Il nostro ufficio studi aveva stimato l' impatto del lockdown ravvisando i rischi di una contrazione del fatturato del 13%, e di una perdita di 5mila posti di lavoro, in gran parte nella subfornitura. L' attività di confronto con il Governo è stata continua ed efficace, consentendo alle nostre aziende di riprendere le attività di produzione da fine aprile in sicurezza, prima che i danni diventassero irreversibili. Il charter, ad esempio, che nella prima fase della pandemia aveva registrato la cancellazione del 62% dei contratti, grazie alla riapertura delle attività già dal 18 maggio, ha potuto limitare i danni e ripartire per la stagione estiva. **Dunque l' andamento del charter è stato una sorpresa?** Dopo la riapertura delle attività a maggio, il charter ha conosciuto una fase di grande rilancio, una ripresa rapida e continua. La vacanza in barca è stata percepita, a ragione, come sicura e strategica per il distanziamento. Confindustria nautica ha contribuito a rafforzare questa percezione con la campagna internazionale #back2boating sui canali social, in collaborazione con l' International council of marine industry associations (Icomia), per sostenere il settore e promuovere il turismo nautico. Dalla situazione, a quanto emerge, hanno tratto giovamento anche settori della nautica quali le scuole di vela e il noleggio di gommoni. Sì, senz' altro. Quest' estate si è registrato un momento di significativa crescita e di grande soddisfazione anche per le scuole di vela e per il segmento delle imbarcazioni pneumatiche. Si è trattato di un vero e proprio boom, che ha coinvolto tante persone che, per la prima volta, si sono avvicinate alla nautica da diporto e alle attività del mare che consentono per definizione il distanziamento. Più in generale, in questo momento così difficile, le aziende del settore hanno riconosciuto all' associazione di categoria il valore delle sue attività istituzionali e il suo ruolo di rappresentanza, difesa e supporto di tutto il comparto. Il numero degli associati è cresciuto considerevolmente. **Cosa dovrà fare la nautica per sfruttare gli effetti di questa inaspettata onda lunga?** Abbiamo un' occasione unica e stiamo già lavorando per consolidare i risultati di un' estate che ha fatto scoprire la nautica da diporto a una gran numero di italiani. Il Salone nautico in programma a Genova da oggi al 6 ottobre, sarà il primo momento d' incontro e di confronto di tutto il settore anche in questo senso. E nel percorso verso la 60° edizione del salone, è stato determinante il supporto delle istituzioni locali, con il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e il sindaco di Genova,

Il Sole 24 Ore

Focus

Marco Bucci, che proprio nell' emergenza hanno dimostrato grande capacità di fare sistema. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Focus

La pandemia Covid - 19 forza la digitalizzazione del trasporto marittimo

Londra. Il Comitato tecnico che sovrintende alla Convenzione sulla Facilitazione del Traffico Marittimo Internazionale (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, Convenzione FAL) dell' IMO, riunitosi questa settimana in sessione remota (lavori iniziati il 28 settembre e finiranno il 2 ottobre), ha deliberato di dare un' accelerazione alla digitalizzazione del trasporto marittimo. L' obiettivo dichiarato dell' IMO, come la Convenzione FAL propone, rimane quello di evitare i ritardi nei traffici marittimi, stimolare la cooperazione intergovernativa e incrementare l' uniformità nel settore marittimo internazionale per quanto possibile. Mettere in pratica un processo logistico più snello per il trasporto di passeggeri, navi e merci nei traffici internazionali; la Convenzione FAL è stata adottata da 121 governi contraenti di paesi marittimi. Con effetto dall' 8 aprile 2019, la Convenzione FAL ha richiesto ai governi contraenti di istituire un protocollo concernente lo scambio elettronico di informazioni fra navi e porti. L' IMO ha concesso dodici mesi di transizione (8 aprile 2020) per l' entrata in vigore, poiché tale iniziativa porta lo shipping e il settore portuale verso un mondo marittimo digitale, riducendo la burocrazia e incrementando l' efficienza dei traffici marittimi e del trasporto. Tra le modifiche introdotte vi è l' obbligo per i governi nazionali di introdurre lo scambio elettronico d' informazioni, incluso lo scambio elettronico di dati (Electronic Data Interchange, EDI), per la trasmissione di informazioni relative al trasporto marittimo. Mentre, lo scopo primario sotteso all' ultimo protocollo approvato è quello di incanalare tutte le informazioni essenziali che si richiedono alle Autorità pubbliche in relazione all' arrivo, all' ormeggio ed alla partenza della nave, così come tutti i dati richiesti per trasportare i carichi e consentire l' ingresso e la partenza dei passeggeri attraverso un unico portale. A tal fine, l' IMO ha sviluppato moduli standardizzati per determinate categorie di documenti che comprendono: 1) la Dichiarazione Generale IMO; 2) la Dichiarazione di Carico; 3) la Dichiarazione delle Provviste di Bordo; 4) la Dichiarazione degli Effetti personali dell' equipaggio; 5) la Lista dell' Equipaggio e dei Passeggeri; 6) la Merci Pericolose. Intanto, la pandemia Covid-19 ha evidenziato l' importanza dello scambio elettronico di dati e la necessità vitale di servirsi di una digitalizzazione e automazione. Piattaforme elettroniche e servizi informatici sono necessari per garantire che le catene di approvvigionamento continuino a funzionare in modo sicuro ed efficace grazie allo sdoganamento delle merci a bordo di navi in navigazione, ancor prima di entrare e/o uscire dai porti. Infatti, la standardizzazione e l' armonizzazione delle procedure per la permanenza e la partenza delle navi sono rese obbligatorie dalla Convenzione FAL, e i protocolli relativi sono di competenza del Comitato FAL. Uno degli argomenti principali trattati in questi giorni dal Comitato è la finalizzazione della versione rivista dell' IMO Compendium: uno strumento fondamentale per accelerare la digitalizzazione nel settore marittimo nell' interfaccia nave/porto. L' IMO Compendium, un manuale di riferimento tecnico per sviluppatori di software all' interno delle Autorità marittime/portuali competenti, armonizza gli elementi di dati richiesti dalle varie Autorità pubbliche e standardizza i messaggi elettronici. Dall' aprile dello scorso anno, come si diceva, ai sensi della Convenzione FAL, navi e porti hanno l' obbligo di scambiare elettronicamente i dati di arrivo e partenza delle navi. Il Comitato dovrebbe anche discutere l' impatto della pandemia Covid-19 sulla facilitazione e possibili emendamenti alla Convenzione FAL per ridurre al minimo l' impatto di qualsiasi pandemia anche in futuro. All' ordine del giorno c' è anche lo sviluppo di linee guida per affrontare la corruzione marittima. Per il Comitato tecnico FAL-IMO è la prima volta di una sessione virtuale regolare con

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

ufficiali dell' IMO e in quattro sessioni di riunione; ogni sessione programmata durerà tre ore, e con un gruppo di lavoro che funziona simultaneamente su un' altra piattaforma virtuale, per finalizzare l' IMO Compendium. È stata fissata un' agenda semplificata. La 44a sessione del Comitato di facilitazione FAL è stata aperta dal Segretario generale dell' IMO Kitack Lim ed è presieduta dalla Sig.ra Marina Angsell (Svezia). La "Convenzione FAL" (Convenzione per l' agevolazione dei traffici marittimi internazionali) dell' IMO era stata adottata nel 1965. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.